

04.04.2014

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2077 vom 26. Februar 2014
des Abgeordneten Hanns-Jörg Rohwedder PIRATEN
Drucksache 16/5180

Welche Ziele und Nutzen hat der Neubau der L 677n?

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Kleine Anfrage 2077 mit Schreiben vom 4. April 2014 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Entgegen dem Grundsatz "Sanierung vor Neubau" plant das Land im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens anscheinend weiterhin den Neubau der L 677n. Der geplante Trassenverlauf mit einem Autobahnanschluss ist aufwändig und birgt riskante Kostensteigerungspotentiale (Untertunnelung, Bergbauggebiet mit Tagesbrüchen, Lärmschutz, Regenrückhaltebecken, Grundstückskäufe, Ausgleichflächen).

Die Gemeinde Holzwickede wird bereits durch die Autobahnen A1 und A40/44, eine stark frequentierte Eisenbahnstrecke und den Flughafen Dortmund mit hohen Immissionen belastet. Zudem sind die Vorbereitungen für den sechsstreifigen Ausbau der A40/44 getroffen, ein achtstreifiger Ausbau der A1 ist im Gespräch, so dass weitere Belastungen auf die Gemeinde einwirken würden. Die geplante L 677n würde zusätzlichen überregionalen Verkehr anziehen, so dass sich für das nahegelegene Zentrum, die direkten Anwohner, aber insbesondere auch die Anwohner im Ortsteil Hengsen zusätzliche Belastungen ergeben.

Darüber hinaus würde ein Landschaftsschutzgebiet mit zahlreichen weiteren Schutzgebieten beeinflusst und ein Naherholungsgebiet zerschnitten sowie wertvolles Ackerland unwiederbringlich vernichtet. Trotz aufwändiger direkter und ausgleichender Maßnahmen käme es zu Schäden im Naturhaushalt und weitreichenden Folgen für den Biotopverbund.

Vergleichbare "örtlich umstrittene Projekte" wurden beim Landesstraßenausbauplan 2007 bis 2011 zurückgestellt.

Datum des Originals: 04.04.2014/Ausgegeben: 09.04.2014

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

- 1. Mit welcher Begründung hält die Landesregierung trotz der massiven Widerstände vor Ort, des geringen verkehrlichen Entlastungseffektes für den Ort, des massiven Eingriffes, der Verstärkung der schon bestehenden hohen Immissionsbelastung und der enormen finanziellen Belastung die Maßnahme ohne weitere Prüfung alternativer Maßnahmen weiterhin für gerechtfertigt?**

- 2. Welche überregionalen Ziele, die einen kostenintensiven Neubau der L 677n trotz der angespannten Finanzlage des Landes verkehrs-, sozial- und umweltpolitisch rechtfertigen, verfolgt das Land NRW mit dem Bau der L 677n?**

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme ist im Landesstraßenbedarfsplan in der Stufe 1 ausgewiesen. Damit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag.

Die geplante L 677 stellt eine überregionale Nord – Süd Verbindung zwischen dem Raum Iserlohn/ Schwerte im Süden und der verkehrsbedeutsamen Ost – West Achse der B 1 bzw. zukünftig der A 40 im Raum Dortmund/ Unna dar. Über die L 821 wird auch der Flughafen Dortmund angebunden.

Die Ortsdurchfahrt von Holzwickede genügt im vorhandenen Zustand nicht mehr den jetzigen und künftigen Verkehrserfordernissen. Die Überlagerung regionaler und großräumiger Durchgangsverkehre (Flughafen Dortmund) mit örtlichen Ziel- und Quellverkehren führt im Bereich der Ortsdurchfahrt zu einer Überlastung der L 677. Der Verkehr weicht hier auf untergeordnete Straßen aus und führt zu einer Belastung der Wohnquartiere.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung liegt heute auf der L 677 in der Ortsdurchfahrt von Holzwickede zwischen 5.100 und 19.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Nach der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 wird die zu erwartende Verkehrsbelastung in der gesamten Ortslage weiter ansteigen (10,5 % bis 52,1 %).

Eine weitere Verschlechterung der Wohn-, Aufenthalts-, Einkaufsqualität und der innerörtlichen Entwicklungschance zu einem Zentrum mit verbesserter Attraktivität des Einkaufsbereiches ist bei Beibehaltung dieser Situation die Folge. Daher ist aus städtebaulicher Sicht eine Ortsumgehung erforderlich, die den Durchgangsverkehr sowie den Ziel- und Quellverkehr auf ein Minimum reduziert.

Die vorhandene Ortsdurchfahrt von Holzwickede im Zuge der Haupt- und Nordstraße zeigt aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht erhebliche Unverträglichkeiten, die durch eine Null- oder Ausbauvariante im vorhandenen Zug nicht zu beheben sind.

Voraussetzung für den gewünschten Entlastungseffekt ist eine neue Anschlussstelle (AS) an der A 40 (AS Oelpfad), da damit der großräumige Verkehr, der die Verknüpfung zur B 1 (A 40) sucht, aus der Ortslage von Holzwickede herausgehalten wird. Die Anschlussstelle ist vom Bund bereits genehmigt. Damit ergibt sich eine deutliche Entlastungswirkung des Verkehrs von 16,3 % bis 58,6 % für die Ortslage von Holzwickede.

Nach Prüfung der Umweltverträglichkeit hat sich die östliche Umgehungsalternative als die zweckmäßigste Lösung erwiesen. Diese Trasse legt sich im nördlichen Teil auf die Straße Oelpfad, dadurch kommt es zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und zur Verringerung der Zerschneidungswirkung.

Die Gesamtbeurteilung des Entwurfes erfolgte nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur, Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung öffentlicher und privater Belange sowie nach Prüfung der Umweltverträglichkeit.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abwägung aller Belange erfolgen.

3. Nach welchen Kriterien hat diese Neubauplanung die bestehende Priorität im Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1 erlangt?

In der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen wurde das Vorhaben u. a. einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. In Anbetracht des prognostizierten Gesamtbudgets war ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von $\geq 2,2$ zur Kategorisierung von Projekten in der Stufe 1 erforderlich. Das NKV für die Ortsumgehung Holzwickede lag mit 5,2 deutlich darüber. Ergänzend hierzu wurden auch die Ergebnisse der Nutzwertanalyse betrachtet.

4. Was bedeutet konkret die Fußnote "Voraussetzung ist Umplanung nördlicher Bereich"?

Die vom Bundesverkehrsministerium genehmigte Anschlussstelle Oelpfad wurde gemäß der Fußnote in der Priorisierungsliste des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2011 so umgeplant, dass aufgrund der dort bestehenden Konflikte mit dem Artenschutz der Eingriff in den nördlich der A 40 gelegenen Landschaftsraum minimiert und eine leistungsfähige Lösung bei geringeren Kosten erreicht werden kann.

5. Zu welchen Ergebnissen ist man bei den Prüfungen der einzelnen Alternativplanungen vom Beginn der Aufnahme in die Bedarfsliste bis heute gekommen, die u.a. den beschlossenen 6streifigen Ausbau der A 40/44 in Höhe Holzwickede, einen möglichen 8streifigen Ausbau der A1 zwischen dem AK Dortmund-Unna und Schwerte sowie die Planungen zur OW III a berücksichtigen?

Die Ortsumgehung Holzwickede ist inhaltlich mit einem zwingend notwendigen Anschluss an die A 40 verbunden, um die gewünschte verkehrliche Entlastung zu erreichen. Bedingt dadurch ergibt sich die Verknüpfung mit dem 6-streifigen Ausbau der A 40 (Dortmund/ Ost (B236) bis Autobahnkreuz (AK) Dortmund/ Unna).

Auch für die Maßnahme A 44 vom AK Werl bis zum AK Dortmund/ Unna ist der Neubau der Ortsumgehung Holzwickede L 677 mit der AS Oelpfad entscheidend für die Knotenpunktgestaltung des AK Dortmund/ Unna und AS Unna - Zentrum, bei der die Verkehrsbeziehungen von Unna nach Dortmund über die Anschlussstelle Oelpfad abgewickelt werden sollen. Insgesamt ergibt sich ein schlüssiges Netzkonzept für den Raum Dortmund, Holzwickede und Unna, das im Zusammenhang mit den Autobahnen A 1, A 40 und A 44 überregionale Bedeutung hat.