



IHK Arnsberg | Postfach 5345 | 59818 Arnsberg

Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur  
Herrn Minister Alexander Dobrindt  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Datum  
28.04.2016

### **BVWP 2030**

#### **Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung – hier: B 55 Ortsumgehungen in Warstein und Erwitte**

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,  
sehr geehrte Damen und Herren,

im aktuell vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes sind die seit Jahrzehnten geplanten Ortsumgehungen der B 55 in Erwitte und Warstein nur noch im weiteren Bedarf bzw. überhaupt nicht mehr aufgeführt. Dies ist für die Unternehmerinitiative B 55 Lippstadt-Erwitte-Warstein, die sich stellvertretend für die von der jetzigen Situation betroffene Wirtschaft für den möglichst schnellen Bau der beiden Umgehungen einsetzt, völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar.

Von der IHK Arnsberg sowie den Bürgermeistern der beiden Städte wurde in einem persönlichen Gespräch und in schriftlicher Form bereits auf die Mängel des Bewertungsverfahrens hingewiesen. Diese haben bekanntlich zu dem schlechten NKV und damit zu dem Einstufungsvorschlag geführt. Es wurde seitens Ihres Hauses eine Nachberechnung zugesagt. Der fachlichen Kritik schließen wir uns uneingeschränkt an.

Darüber hinaus wollen wir als eine wichtige Gruppe von Betroffenen auch auf die regionalwirtschaftlichen und die betriebswirtschaftlichen Konsequenzen für unsere Unternehmen eingehen, die von der unerträglichen Situation in den beiden Ortsdurchfahrten verursacht werden und nun womöglich dauerhaft bleiben.

Dabei sei zunächst einmal generell hervorgehoben, dass die B 55 nicht irgendeine Bundesstraße, sondern die zentrale Nord-Süd-Achse im Herzen Westfalens ist. Sie wickelt einen großen Teil des lokalen und regionalen Wirtschaftsverkehrs ab, ist gleichzeitig aber auch die Verbindungsachse zu den in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahnen A 2, A 44 und A 46. Wegen der noch bestehenden Ortsdurchfahrten in Warstein und Erwitte ist die Leistungsfähigkeit der Strecke extrem eingeschränkt. Gleichzeitig hemmt die Situation jegliche Entwicklungsperspektive in den Städten. Die Planung der Umgehungen ist daher alternativlos.

Eine mögliche Streichung oder Zurückstufung beider Ortsumgehungen hätte verheerende Folgen für die Investitionsbereitschaft der regionalen Wirtschaft. Viele Unternehmen haben im Vertrauen auf die seit vielen Jahren laufenden Planungen erhebliche Investitionen z.B. in Lager- und Logistikeinrichtungen getätigt. Konzerngebundene Unternehmen

werden künftig ihr Investitionsverhalten auf alternative Standorte ausrichten. Das Vertrauen in die Verlässlichkeit des Staates steht hier insgesamt auf dem Spiel. Nicht zuletzt sei auch auf die besondere industrielle Stärke dieses Raumes als Teil der drittstärksten Industrieregion Deutschlands – Südwestfalen – hingewiesen. Die stetig steigende Zahl an Arbeitsplätzen, die direkt oder indirekt von der Dominanz des produzierenden Gewerbes abhängen, verlangt geradezu einen Ausbau der Infrastruktur.

#### **Ortsdurchfahrt Warstein:**

Heute zieht sich die Ortsdurchfahrt auf etwa 2 km Länge durch den Zentralort und führt direkt am historischen Zentrum vorbei und durch den zentralen Einkaufsbereich, der sich beiderseits der Hauptstraße befindet. Für die örtlichen Einzelhändler und anderen konsumnahe Dienstleister ist die Erreichbarkeit durch die hohe Verkehrsdichte insb. in den Haupteinkaufszeiten am späten Nachmittag sehr eingeschränkt. Gleichzeitig leidet die Aufenthaltsqualität am hohen Verkehrsaufkommen mit überproportionalem Schwerverkehrsanteil. Als Folge hat Warsteins Bedeutung als Einzelhandelsstandort spürbar abgenommen. Es sind vermehrt dauerhafte Leerstände auch in zentraler Lage zu beklagen. Modernisierungsinvestitionen unterbleiben, weil der Impuls einer Ortsumgehung fehlt. Die Ansiedlung neuer Magnetbetriebe, die diesem Trend entgegenwirken könnten, scheitert einerseits an dieser Situation und andererseits an Flächenverfügbarkeit und -Erschließbarkeit, für die wiederum eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs erforderlich wäre. Aufgrund der dichten Bebauung in der Tallage der Wäster gibt es keine Möglichkeit, den Verkehr innerstädtisch künftig anders zu führen. Eine Attraktivierung des Zentrums und des gesamten Ortsbildes für Bürger, Kunden und Zuzugswillige hängt insofern von der B 55-Umgehung ab. Die Umgehung betrifft daher die produzierenden Unternehmen und deren Dienstleister nicht nur aus einer rein verkehrlichen Betrachtung heraus, sondern erschwert auch die Gewinnung von externen Fach- und Führungskräften.

#### **Ortsdurchfahrt Erwitte:**

In Erwitte befindet sich mit der Kreuzung von B 1 und B 55 am Rande des Stadtzentrums, die zudem noch regelmäßig durch querende WLE-Züge unterbrochen wird, ein ganz zentrales Nadelöhr auf der B 55-Achse. Haupt-Verkehrsrichtung ist hier die Verbindung zwischen Lippstadt und der A 44, also die Über-Eck-Verbindung von Westen nach Norden. Dabei handelt es sich einerseits um Verkehre von und zur A 2 und A 44 und in die nördlich angrenzenden Kreise Gütersloh und Warendorf. Andererseits sind Ziel- und Quellverkehre in die industriestarke Nachbarstadt Lippstadt zu beobachten.

Durch die starke Verkehrsbelastung mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 15 % kommt es zu regelmäßigen Überlastungen mit langen Rückstaus insb. bei Linksabbiegeverkehren an der Kreuzung. Die Folge sind nachweislich gesundheitsgefährdende Feinstaub- und Stickoxidwerte, was bereits zum Inkraftsetzen eines Feinstaub-Aktions- und eines Luftreinhalteplanes geführt hat. Zu Letzterem haben Unternehmen auch aus unserer Initiative durch die Führung ihres Ziel und Quellverkehrs über alternative Routen beigetragen. Dadurch konnten die NOx-Werte leicht gesenkt werden. Auf Dauer ist dies aber keine Lösung, da es sich bei den Alternativrouten um hierarchisch untergeordnete Streckenabschnitte mit Anteilen des innerstädtischen Straßennetzes von Erwitte handelt, die für diese Art und Menge an Verkehren überhaupt nicht vorgesehen oder zugeschnitten sind.

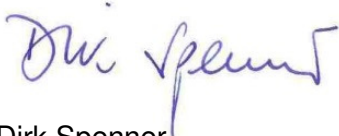
Aus betriebswirtschaftlicher Sicht schlagen in der lokalen Wirtschaft in Erwitte und Lippstadt die steigenden Kosten durch unproduktives Herumstehen von Fahrzeugen und Personal an roten Ampeln und Rückstaus durch. So hat unsere Initiative schon 2009 beispielhaft ermittelt, dass einer mittelständischen Spedition jährlich 200.000 €, einem Kranverleih 400.000 €, einem Industriebetrieb mit kleinem eigenen Fuhrpark 40.000 € und einem kleinen Handwerksunternehmen rund 5.000 € Mehrkosten entstehen. Die aktuelle verkehrliche Situation ist insofern ein echter Standortnachteil.

Auch in Erwitte ergeben sich wie in Warstein zudem Rückwirkungen auf die Stadtentwicklung und die Attraktivität des Zentrums. Diese sind im Grundzentrum weniger ausgeprägt als im Mittelzentrum Warstein. Dennoch zielt die Stadtplanung in Erwitte notwendigerweise darauf ab, Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität für Bürger und Kunden des Nahversorgungsstandortes zu verbessern. Essentielle Voraussetzung ist auch hier die Herausnahme des Durchgangsverkehrs.

Die Unternehmerinitiative hält es angesichts dieser Situation für dringend geboten, die B 55-Ortsumgehungen von Warstein und Erwitte in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufzunehmen.

Gerne laden wir Sie, sehr geehrter Herr Minister Dobrindt, einmal dazu ein, sich bei einem Ortstermin einen persönlichen Eindruck von der Situation in den beiden Städten zu verschaffen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Dirk Spenner  
Sprecher der Unternehmerinitiative



Thomas Frye  
IHK-Geschäftsbereichsleiter

*Die Unternehmerinitiative B 55 ist eine Interessenvertretung von Unternehmen aus Lippstadt, Erwitte und Warstein unter dem Dach der IHK Arnsberg. Gemeinsam setzen sich die Mitglieder für die Ortsumgehungen in Erwitte und Warstein ein und unterstreichen damit die Bedeutung der Projekte für die Entwicklung der Stadtzentren, die Leistungsfähigkeit der Strecke und die wirtschaftliche Entwicklung in der Region.*