

Pressekonferenz

der CDU-Münsterland-Abgeordneten

Karl-Josef Laumann MdL

(Bezirksvorsitzender CDU Münsterland und Fraktionsvorsitzender im Landtag NRW)

Reinhold Sendker MdB

(Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages)
(Berichterstatter für Bundesverkehrswegeplan NRW, Haushalt Verkehr,
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung)

Bernhard Schemmer MdL

(Sprecher für Bauen, Wohnen und Verkehr der CDU-Fraktion im Landtag NRW)

Thema:

Bundesverkehrswegeplan 2015

Notwendige Straßeninfrastruktur für die Zukunft im Münsterland

Freitag, 16.11.2012, 15.00 Uhr
Franz Hitze Haus
Kardinal-von-Galen-Ring 50, 48149 Münster

Einführung

Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Garanten des wirtschaftlichen Erfolges.

Unsere mittelständisch geprägte Industrie als Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland ist ein Alleinstellungsmerkmal in der Europäischen Union. Dennoch fällt auf, dass viele verkehrspolitische Vorhaben trotz ihrer hohen Bedeutung auch zum Teil nach Jahrzehnten immer noch im Planungsstadium hängengeblieben sind.

Fakt ist, dass sich der Zustand des Straßennetzes in Deutschland zusehends verschlechtert hat. Ein wesentlicher Grund dafür ist in dem Umstand zu sehen, dass in der Vergangenheit zu geringe finanzielle Mittel für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur aufgebracht wurden.

In der Presse konnte jüngst verfolgt werden, dass seitens des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wichtige Straßenbauprojekte im Münsterland nicht realisiert werden sollen. Das liest sich wie ein roter Faden, denn bereits im vergangenen Herbst hatte die Landesregierung mit ihrer „Prioritätenliste“ für den Straßenbau ein Verkehrsinfrastrukturverhinderungsprogramm vorgelegt.

Doch auch das Münsterland benötigt leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege, denn diese sind ein wichtiges Fundament zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Wirtschaftswachstum.

Verkehrspolitik braucht eine ruhige und weitsichtige Planung. Nur so kann langfristig Erfolg gewährleistet werden. Gleichzeitig muss den begrenzten finanziellen Mitteln in irgendeiner Form Rechnung getragen werden. Umso wichtiger ist es für unsere Region, dass diese Mittel an den wichtigsten Stellen eingesetzt werden, diese Stellen vorab identifiziert werden und der Bedarf nach außen kommuniziert wird.

Die Aufstellung zeigt die wichtigsten Stellen der Entwicklung im Straßenbau seit 2003 (Zeitpunkt der Erstellung des letzten BVWP) aus Sicht des Münsterlandes für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 auf, wo den steigenden Verkehrsmengen auf unseren Autobahnen entgegengewirkt und die Infrastruktur optimiert werden kann.

Für die Vorschläge zum Bundesverkehrswegeplan 2015 für das Münsterland haben sich gegenüber 2003 die Rahmenbedingungen erheblich geändert:

1. Die Nutzung der Bundesfernstraßen hat um über 10% zugenommen, der LKW-Verkehr um über 20%.

2. Gegenüber der Einstufung für den Bereich des Regionalrates Münster im Jahre 2003 ist nunmehr nur ein Vorschlag für das Münsterland (ohne Kreis Recklinghausen, Städte Gelsenkirchen und Bottrop) zu machen.

3. Folgende Bundesverkehrswegeprojekte sind bereits realisiert bzw. in der Realisierung:

A1	Bereich Münster (teilweise)
B51	Münster (teilweise)
B67	Borken-Rhede
B54	Ochtrup-Steinfurt
B70	OU Wettringen
B525	OU Nottuln/Darup

4. Durch den Tausch B70/L572 entfallen die OU Stadtlohn, Südlohn, Ahaus-Wüllen; damit wird die von der Landesregierung NRW gestrichene OU Stadtlohn der L608 umso wichtiger.

Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Projekte im Münsterland

Im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011 – 2015 sind die im Bau befindlichen / fertiggestellten Vorhaben genannt:

A1	Münster-Süd bis Münster-Nord
A1	DEK Brücke bis Münster-Süd
B70	OU Wettringen

Weitere prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum sind:

A1	Münster-Nord bis AK Lotte-Osnabrück (ÖPP-Projekt!)
B51	OU Münster (teilweise)
B58	OU Beckum
B67/B474	Reken-Dülmen
B481	OU Münster (teilweise)
B525	OU Nottuln

Weitere wichtige Vorhaben sind:

A1	Kamen bis DEK-Brücke
B64	OU Warendorf

Vorschläge der CDU des Münsterlandes zum Bundesverkehrswegeplan 2015

Wichtige Magistralen für die Region

Bei der Erarbeitung des Vorschlags der CDU des Münsterlandes für die Bundesfernstraßen wurden für folgende Magistralen Verbesserungs- und Ausbaubedarf festgestellt:

- A1 Verbindung östliches Ruhrgebiet über Münster und Osnabrück Richtung Norden

- B51/B64 Verbindung Münsters und des Kernmünsterlandes mit Bielefeld und Ostwestfalen

- A43 Verbindung mittleres Ruhrgebiet mit Münster

- B67 Verbindung Westmünsterland von der A3 über die A31 bis zur A43

- B475 Verbindung zwischen A1 und A2 / von Ladbergen bis Beckum / B-475

- B525 Verbindung mittlerer Kreis Borken-Coesfeld-Münster

Bundesfernstraßen haben eine Erschließungsfunktion für benachbarte Räume. Die Funktionalität dieser Straßen wird durch enge Ortsdurchfahrten erheblich eingeschränkt. Die Ortsumgehungen an der B475 zwischen Warendorf und Beckum sowie an der B70 zwischen Heek und Rheine ertüchtigen das Fernstraßennetz.

Bundesfernstraßen und Bundesstraßen

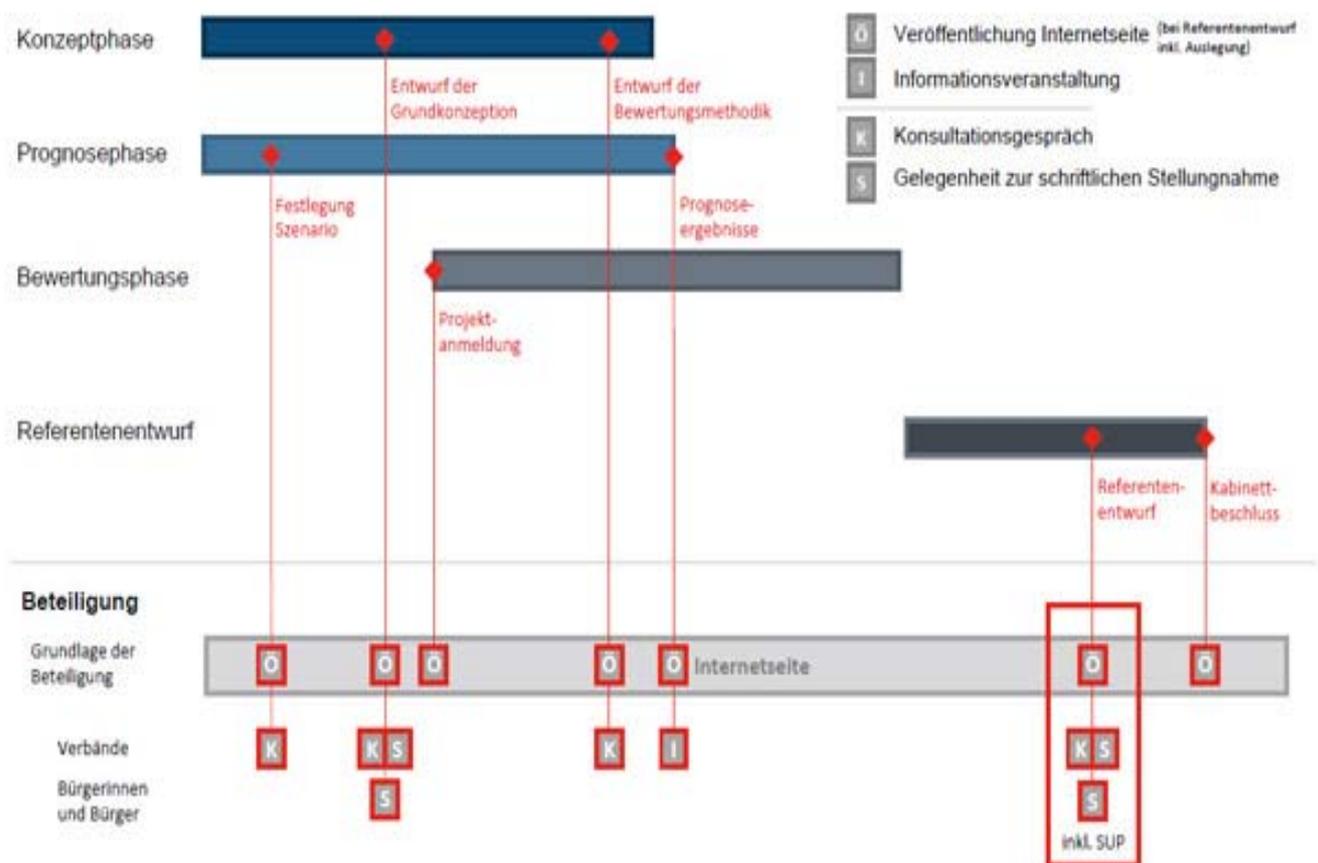
Insgesamt werden somit folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

A1	sechsstreifiger Ausbau zwischen Kamener Kreuz und Kreuz Lotte-Osnabrück
A43	sechsstreifiger Ausbau zwischen AK Recklinghausen und AK Münster-Süd
B67/B474	Lückenschluss zwischen Reken und Dülmen
B67	kreuzungsfreier Ausbau Bocholt-Isselburg (2+1 – spurig)
B51/B64	leistungsfähige Trasse Münster/Rheda-Wiedenbrück als Bestandteil der Ost-West-Achse Münster-Bielefeld mit den Ortsumgehungen Warendorf, Beelen, Herzebrock-Clarholz
B525	OU Nottuln
B58	OU Beckum
B51/B481	OU Münster
B70	OU Heek
B475	OU Ennigerloh/Neubeckum
B475	OU Westkirchen
B475	OU Saerbeck
B476	OU Sassenberg
B58	OU Ahlen

Vorarbeiten und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2015

Die Aufstellung des BVWP 2015 gliedert sich im Wesentlichen in vier Teile:

- Als Vorarbeit für den BVWP wird bis Ende 2013 zunächst eine aktualisierte Verkehrsprognose (für das Zieljahr 2030) berechnet.
- Parallel dazu wird eine neue Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan erarbeitet.
- Nach Abschluss der Konzept- und Prognosephase folgt die eigentliche Bewertungsphase mit den Projektanmeldungen und den Nutzen-Kosten-Analysen, welche in der nächsten Legislaturperiode durchgeführt werden.
- Die Ergebnisse der einzelnen Verfahrensschritte münden in einen Gesamtplanentwurf.



Quelle: BMVBS

Grundkonzeption:

- Mit der neuen Grundkonzeption wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode die zentralen Grundlagen für den BVWP und die zukünftige Infrastrukturentwicklung schaffen.
- Ausgehend von der Analyse der Infrastruktur und Netzdefizite werden Ziele und Lösungsstrategien des BVWP 2015 abgeleitet. Die Grundkonzeption wird insbesondere eine Priorisierungsstrategie für Infrastrukturinvestitionen enthalten.
- Wie bereits im aktuellen Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Infrastruktur des Bundes (IRP), werden Erhaltungsinvestitionen den klaren Vorrang haben. Bei Aus- und Neubau stehen Projekte zur Engpassbeseitigung – insbesondere auf Hauptachsen und Güterverkehrskorridoren – im Vordergrund.
- Ein Entwurf für die Grundkonzeption wird im Dezember 2012 vorgestellt.

Vorbereitung der Grundkonzeption

- Derzeit werden Analysen zu voraussichtlichen kapazitiven Engpässen im Jahr 2025 für den Verkehrsträger Straße erarbeitet. Die Engpassanalysen 2025 werden im Vorfeld der Projektanmeldungen an die Länder übermittelt und nach Abschluss der Anmeldung veröffentlicht.
- Die Projektanmeldungen werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2013 durchgeführt. Rechtzeitig im Vorfeld werden der Deutsche Bundestag, die Länder und die Öffentlichkeit über den Anmeldezeitraum und die Anforderungen an die Projektanmeldungen informiert. Die Ankündigung erfolgte im Herbst 2012.
- Anmeldungen für Bundesfernstraßenprojekte werden bei den Ländern gesammelt und aufbereitet, bevor diese durch die Länder gebündelt an das BMVBS weitergeleitet werden.

Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung:

- Ein Bestandteil der Grundkonzeption ist die Einbindung der Öffentlichkeit in den Prozess. Im Sinne der Akzeptanzverbesserung für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen soll eine angemessene und frühzeitige Diskussion über die Verkehrsprojekte in Deutschland ermöglicht werden.
- Entsprechend dem Konzept werden alle Interessierten prozessbegleitend über den Fortschritt der Arbeiten und Zwischenergebnisse informiert. Dafür werden Veröffentlichungen im Internet, Fachartikel und Informationsveranstaltungen genutzt. In den Beteiligungsprozess werden auch Vorarbeiten zum BVWP, wie die Verkehrsprognose 2030, einbezogen.
- Über die Bereitstellung von Informationen hinaus werden für zentrale Meilensteine bei der Aufstellung des BVWP Mittel der Konsultation vorgesehen, um eine Mitwirkung der Öffentlichkeit zu ermöglichen. Die Konsultationen mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Verbänden sollen weitestgehend internetbasiert erfolgen. Für Verbände werden anlassbezogen Konsultationsgespräche angeboten.

Schieneprojekte und NE-Bahnen:

- **Bahnstrecke Münster – Lünen** (2. Gleis)
Dringlich: Ausbau des Streckenabschnittes Werne-Capelle
- **Bahnstrecke Amsterdam – Berlin** via Rheine (Ertüchtigung)
- **Bahnstrecke Münster – Rheda** (Ertüchtigung)
- **Anbindung des FMO an die Schiene**

Förderung NE-Bahnen

Die Koalitionsfraktionen haben im Haushalt 2013 erstmals beantragt, 25 Millionen Euro für den Ausbau und Erhalt nicht bundeseigener Schienenwege bereit zu stellen, soweit sie Teil des öffentlichen Güterschienenetzes sind.

Durch neue Investitionen können Stilllegungen von Strecken verhindert und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, die das bundeseigene Netz ergänzen. Die Förderung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur mit Bundesmitteln ermöglicht es, zusätzliche Kapazitäten im Schienengüterverkehr zu schaffen und den Verkehrsnutzen von Bedarfsplanvorhaben zu unterstützen. Sie schafft die Voraussetzung für die Nutzung vorhandener Schienenwege für die umweltgerechtere Bewältigung des weiter anwachsenden Güterverkehrs in und durch Deutschland.

Dieser Antrag wurde in Erster Lesung einstimmig, bei Enthaltung der Linken, angenommen und steht nun in der weiteren Beratung für den Bundeshaushalt 2013.

Damit würden erstmals in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland NE-Bahnen durch den Bund gefördert. Hierbei könnte beispielsweise die Westfälische Landeseisenbahn (WLE) partizipieren.