

28.09.2012

## Kleine Anfrage 511

des Abgeordneten Werner Lohn CDU

### **Abgehängtes Südwestfalen (SWF) – Situation der Landstraßenerhaltungsmaßnahmen in Südwestfalen**

Südwestfalen besitzt - als ländliche und durch Mittelgebirge geprägte Region – eine im Vergleich zu anderen Regionen dünne Verkehrsinfrastruktur. Autobahnen, als wichtige Magistralen des Verkehrs liegen zumeist an der Peripherie der Region. Daher übernehmen Bundesstraßen, aber besonders Landesstraßen, eine wichtige Funktion zur Gewährleistung des individuellen Straßenverkehrs der Bürger und der hier angesiedelten Firmen. Allerdings weisen die Landesstraßen derzeit einen immensen Instandhaltungsstau auf, welcher auch im Koalitionsvertrag der Landesregierung hervorgehoben wird.

Eine Studie der Universität Siegen auf Grundlage des Berichtes „Ermittlung des Erhaltungsbedarfs der Landesstraßen in NRW unter Berücksichtigung der Zustandsdaten der ZEB 2008 und der aktuellen Bauwerksdaten nach ASB-ING aus dem Jahre 2010 zum Zustand der Landesstraßen in Südwestfalen“ bestätigt dieses Bild und kommt zu dem Schluss, dass der Zustand der Straßen in SWF im Vergleich zum Land schlechter gestellt ist. Zurückzuführen ist dies auf eine weitgehend mangelhafte finanzielle Ausstattung und die unterschiedliche Verteilung der Mittel auf einzelne Regionen – auch wenn in der jüngeren Vergangenheit in Südwestfalen Maßnahmen wie das PPP-Modell zur Sanierung der Landesstraßen initiiert wurden. Insbesondere die Verbindungsbedeutung von Landesstraßen in weitgehend autobahnfreien Regionen wie Südwestfalen findet keine angemessene Berücksichtigung bei der Mittelzuweisung. Zudem scheint der Nachholbedarf in Südwestfalen höher zu sein als der Landesschnitt, da in Südwestfalen mehr Fahrbahnflächen sanierungsbedürftig sind als im Landesdurchschnitt. Die Studie bemängelt zudem, dass keine Informationen zu den Verteilungsschlüsseln der Landesmittel in den einzelnen Regionen und über die getätigten oder noch zu tätigen Baumaßnahmen bekannt sind. Insbesondere die Indikatoren zur Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen benachteiligen den ländlichen Raum, da Sie das Verkehrsaufkommen höher bewerten als die Verbindungsfunktion.

Dabei besitzen gerade Straßen im ländlichen Raum eine höhere Bedeutung als in Ballungszentren, da hier weniger Autobahnen als auch Schienen oder alternative Streckenführungen vorhanden sind.

Datum des Originals: 27.09.2012/Ausgegeben: 01.10.2012

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](http://www.landtag.nrw.de)

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche Haushaltsmittel zum Erhalt der Landesstraßen standen den einzelnen Regionalniederlassungen von Straßen.NRW seit dem Haushalt des Jahres 2010 zur Verfügung (einschließlich des Haushaltsentwurfs 2012 und nach einzelnen Niederlassungen aufgeschlüsselt)?
2. Welche Kriterien werden seit 2010 beim Verteilungsschlüssel der Erhaltungsmittel für Landesstraßen angewendet (landesweit und je nach Regionalniederlassungen aufgeschlüsselt)?
3. Welche Veränderungen des Verteilungsschlüssels der Erhaltungsmittel hat es seit dem Haushalt 2010 je nach Regionalniederlassungen gegeben (einschließlich Haushaltsentwurf 2012)?
4. Welche Erhaltungsmaßnahmen der Landesstraßen sind derzeit in den Gebieten der beiden Regionalniederlassungen Südwestfalen und Sauerland-Hochstift (hier Teilbereich der Kreise Soest und Hochsauerland) geplant bzw. werden umgesetzt?
5. Warum wird die Verkehrsstärke bzw. das Verkehrsaufkommen von Landesstraßen höher bewertet als die Verbindungsfunktion, obwohl gerade im ländlichen Raum Landstraßen eine viel höhere Bedeutung haben als in Metropolregionen, wo viele Alternativen zur Verfügung stehen?

Werner Lohn