

39 Seiten  
44 Seiten

-1A-

**LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN Ausschußprotokoll 11/726**

11. Wahlperiode

10.11.1992

zi-mj

**Verkehrsausschuß**

## **Protokoll**

29. Sitzung (öffentlich)

10. November 1992

Düsseldorf - Haus des Landtags

14.00 Uhr bis 16.10 Uhr

Vorsitzende: Abgeordneter Jaax (SPD)

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) (stellv.)

Stenographinnen: Hockertz, Zinner

**Verhandlungspunkt:**

**Seite**

### **Landesstraßenbedarfsplan**

Der Ausschuß hört diesem Thema folgende  
Sachverständige an:

**Landesrat August**

5, 11, 16, 20, 21

Landschaftsverband Westfalen-Lippe

Münster

**Landesrat Heyde**

1 a, 9, 14, 15, 18, 19, 21

Landschaftsverband Rheinland

Köln

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung (öffentlich)

10.11.1992  
zi-mj

Seite

**Pawellek**

22, 33

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern  
in Nordrhein-Westfalen  
Düsseldorf  
- Zuschrift 11/2095 -

**Dr. Petersen**

26, 33, 35, 37

Wuppertal Institut  
für Klima, Umwelt, Energie  
- Zuschrift 11/2071 -

**Schäper-Beckenbach**

29, 36

Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
Landesverband NRW e. V.  
- Zuschrift 11/2094 -

Weitere Zuschriften:

Landkreistag Nordrhein-Westfalen  
- Zuschrift 11/2065 -

Nordrhein-Westfälischer  
Städte- und Gemeindebund  
- Zuschrift 11/2064 -

Städtetag Nordrhein-Westfalen  
- Zuschrift 11/2072 -

Industrie- und Handelskammer  
zu Aachen  
- Zuschrift 11/2112 -

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung (öffentlich)

10.11.1992  
zi-mj

Industrie- und Handelskammer  
für das südöstliche Westfalen  
zu Arnsberg  
- Zuschrift 11/2116 -

Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen  
zu Bielefeld  
- Zuschrift 11/2115 -

Industrie- und Handelskammer  
zu Bochum  
- Zuschrift 11/2113 -

Industrie- und Handelskammer  
Bonn  
- Zuschrift 11/2125 -

Industrie- und Handelskammer  
zu Dortmund  
- Zuschrift 11/2114 -

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg - Wesel - Kleve  
zu Duisburg  
- Zuschrift 11/2126 -

Industrie- und Handelskammer  
für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen  
zu Essen  
- Zuschrift 11/2119 -

Südwestfälische Industrie- und Handelskammer  
zu Hagen  
- Zuschrift 11/2120 -

Industrie- und Handelskammer  
Mittlerer Niederrhein  
Krefeld  
- Zuschrift 11/2135 -

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung (öffentlich)

10.11.1992  
zi-mj

Industrie- und Handelskammer  
zu Münster  
- Zuschrift 11/2124 -

Industrie- und Handelskammer  
Siegen  
- Zuschrift 11/2117 -

Industrie- und Handelskammer  
Wuppertal-Solingen-Remscheid  
- Zuschrift 11/2118 -

\* \* \*

Anhörung von Sachverständigen zum

### **Landesstraßenbedarfsplan**

**Vorsitzender Jaax** begrüßt die Anwesenden, bittet diejenigen Sachverständigen, die noch keine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben, dies nach Möglichkeit nachzuholen, und legt zum Thema einleitend dar:

Der Landesstraßenbedarfsplan ist nach der gesetzlichen Regelung des Landesstraßen-  
ausbaugesetzes nach Ablauf von jeweils fünf Jahren fortzuschreiben. Darüber hinaus  
sollen in das Gesetz insbesondere Bestimmungen über eine Ausnahmeregelung vom  
Bedarfsplan und die Verbindlichkeit der Bedarfsfestsetzung aufgenommen werden.

Die Fortschreibung hat termingerecht zum 1. Januar 1993 zu erfolgen. Die Einzel-  
heiten des Fortschreibungsverfahrens sind in der Begründung zum Gesetzentwurf  
ausführlich dargelegt. Folgendes ist besonders hervorzuheben:

Erstmalig wurde als Beitrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der  
Bedarfsplanfortschreibung eine systematische ökologische Risikoeinschätzung für  
Neubaumaßnahmen und Ortsumgehungen durch Gutachter vorgenommen. Damit  
konnten die Umweltauswirkungen der Straßenbauvorhaben schon bei der Entschei-  
dung über die Aufnahme in den Bedarfsplan mit verkehrlichen und städtebaulichen  
Belangen abgewogen werden.

Der Verkehrsausschuß hat zu diesem Thema einen Fragenkatalog erarbeitet. Dieser  
soll heute zusammen mit der Gesetzesvorlage erörtert werden.

folgt S. 1 a

Landesrat Heyde (Landschaftsverband Rheinland, Köln): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, zu Frage 1 braucht aus Sicht des Landschaftsverbandes Rheinland auch das Verfahren zur Aufstellung und Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans gesetzlich nicht geändert zu werden.

Ich darf einige Erläuterungen zum Verfahren geben:

Gemäß § 6 Landesstraßenausbaugesetz unterrichten die Landschaftsverbände den zuständigen Minister über Planungsvorhaben zur Aufstellung und Fortschreibung des Landesstraßenbedarfs- und Ausbauplans. Dies geschieht in folgenden Schritten:

- vorbereitende Arbeiten zur Bewertung der einzelnen Maßnahmen
- Aufforderung an die Straßenbaulastträger, also die Landschaftsverbände, durch den zuständigen Minister
- Benennung und Einstufung von Maßnahmen

Hier wurde der Finanzrahmen von dem Ministerium für die Landesstraßenbedarfs- und Ausbaupläne den Landschaftsverbänden jeweils vorgegeben.

- dann Beteiligung der einzelnen Gebietskörperschaften der Landschaftsverbände
- Beratung der Unterlagen in den Bauamtskommissionen, in dem zuständigen Ausschuß für Straßenverkehrswesen, dem Umweltausschuß und dann in dem Landschaftsausschuß
- danach die Unterrichtung des Ministers für Stadtentwicklung und Verkehr
- auf der Grundlage der von den Straßenbaulastträgern, der Landschaftsverbände, vorgelegten Unterlagen entscheidet dann der Minister für Stadtentwicklung und Verkehr über den dem Landtag vorzulegenden Gesetzentwurf

Zu den einzelnen Bearbeitungsschritten einige Erläuterungen, die auch mit dem Schwesterverband, Landschaftsverband Westfalen, abgestimmt sind, so daß mein Kollege August das nachher nicht noch einmal wiederholen wird:

Zur Bewertung jeder einzelnen Maßnahme wurden umfangreiche Fakten und Beurteilungen zusammengetragen. Erstmals auf Anregung der Verwaltung und des Umweltausschusses des Landschaftsverbandes Rheinland und des Ministeriums wurde eine ökologische Risikoeinschätzung für einen Großteil der Maßnahmen durchgeführt.

Hierdurch konnte zum frühestmöglichen Zeitpunkt eine Bewertung der Umweltsituation vorgenommen werden.

- 16 -

Weiter wurden allgemeine Angaben zum baulichen Zustand der vorhandenen Straßen, zur verkehrlichen Situation, zur Verkehrssicherheit, sehr ausgiebig zur vorhandenen städtebaulichen Situation sowie die Stellungnahme der beteiligten Gebietskörperschaften, Industrie- und Handelskammern und Verbände zusammengetragen.

Das bedeutet zum Beispiel für den Landschaftsverband Rheinland, daß zu ca. 235 Maßnahmen je 180 Einzelinformationen zusammengetragen wurden, EDV-mäßig bearbeitet und für die politische Beratung in den dafür zuständigen Gremien aufgearbeitet wurden.

Der Vorteil dieser aufwendigen Datenzusammentragung bestand in einer soliden Grundlage für die gezielte Bewertung jedes einzelnen Projektes. Nur aufgrund wesentlicher Vorarbeiten - auch auf dem sog. kleinen Dienstweg - zwischen dem Ministerium und den zuständigen Referaten beim Landschaftsverband Rheinland war es überhaupt möglich, beim Landschaftsverband schnell in die Bearbeitung einzusteigen.

Die Fristsetzung für die Bearbeitung war aus Sicht des Landschaftsverbandes Rheinland ungewöhnlich kurz. So wurden die Landschaftsverbände durch den Erlaß vom Februar, Eingang im März, aufgefordert, bis zum 15. Oktober 1991 dem MSWV über ihre Planungsvorhaben zu unterrichten. Da der Landschaftsverband Rheinland einmal seine Gebietskörperschaften, zum anderen aber auch das Votum seiner politischen Gremien zu beachten hat, müssen sieben Monate - in die auch noch die Haupturlaubszeit fiel - als wesentlich zu kurz angesehen werden.

Gerade bei den Mitgliedskörperschaften und bei den dafür zuständigen politischen Gremien bestand zum Teil enormer Zeitbedarf für die Behandlung dieser Angelegenheiten. Es wird daher darum gebeten, den Landschaftsverbänden zukünftig mehr Zeit für die Bearbeitung zu lassen.

Was die Beteiligung der nachgegliederten Gebietskörperschaften betrifft, so war das Verfahren zur derzeitigen Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans und zur Aufstellung des Ausbauplans aus Sicht des LVR dieses Mal sinnvoller und besser als gegenüber 1986.

Insbesondere die damalige Abfrageaktion durch das Ministerium bei den Städten, Kreisen und Gemeinden hatte für den Landschaftsverband Rheinland zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand geführt. Wünschenswert wäre eine Abstimmung zwischen dem Landschaftsverband Rheinland und der Landesregierung über die vom Land beabsichtigten Änderungen der Vorschläge des Landschaftsverbandes.

Dies sind alleine 49 Änderungen. Dazu bedarf es aber keiner gesetzlichen Grundlage. Das sind aus meiner Sicht interne Regelungen, die es möglich machen, noch einmal eine endgültige Abstimmung vorzunehmen.

Frage Nummer 2: Der Bedarf an Landesstraßen im Bereich des LVR geht über den Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans hinaus. Also die Frage ist dann aus meiner Sicht mit Nein zu beantworten.

Herr Vorsitzender, ich gehe davon aus, daß die Fragen jedem bekannt sind, so daß wir diese nicht noch einmal vorlesen.

Vorsitzender: Natürlich.

Landesrat Heyde: Frage Nummer 3: Seitens des Landschaftsverbandes Rheinland werden über den Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans hinaus 35 weitere Projekte für erforderlich gehalten - unabhängig von den Projekten, bei denen in Ihrer Vorlage für den Verkehrsausschuß durch das Ministerium Änderungen vorgenommen worden sind.

Frage Nummer 4: Es sind rund 2 Mrd. DM für den Bereich des Landschaftsverbandes Rheinland.

Der Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans sieht 165 Maßnahmen mit einem Finanzvolumen von ca. 1,5 Mrd. DM ab 1993 vor. Der Finanzbedarf für die weiteren 35 vom Landschaftsverband Rheinland für notwendig gehaltenen Maßnahmen beträgt alleine 0,46 Mrd. DM.

Frage Nummer 5 - mit welchen sozialen und ökologischen Folgen zu rechnen ist, wenn notwendige Ortsumgehungen im Rahmen der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans 1993-1997 keine Berücksichtigung finden - kann im einzelnen nicht beantwortet werden.

Für die für den Landesstraßenbedarfsplan angemeldeten Maßnahmen sind Beurteilungsbögen, unter anderem auch mit Angaben zur städtebaulichen Situation sowie zu den ökologischen Auswirkungen angefertigt worden.

Hieraus lassen sich für die einzelnen Projekte die sozialen und ökologischen Auswirkungen auch bei Nicht-Berücksichtigung ableiten. Eine ökonomische Betrachtung, wie Kosten-Nutzen-Analyse, kann ebenfalls grob aus den Beurteilungsbögen hergeleitet werden.

Frage Nummer 6: Ziel des Landesstraßenausbaugesetzes ist nicht die Verflüssigung des Verkehrs. Die im Landesstraßenbedarfsplan vorgesehenen Vorhaben dienen in erster Linie der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Lebensqualität insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen.

Bei dem Landschaftsverband Rheinland handelt es sich bei den Bedarfsplanmaßnahmen zum größten Teil um Ortsumgehungen. Das sind ungefähr 51 %. Bei Ortsumgehungen ist allgemein zu sagen, daß zur Verbesserung der Umweltqualität für die Bevölkerung in den Ortslagen jede Belastung auf die verbleibenden Ortsdurchfahrten reduziert wird.

Eine Quantifizierung der CO<sub>2</sub>-Reduktion wurde vom Landschaftsverband Rheinland nicht vorgenommen.

Frage Nummer 7: Es stellt einen Beitrag dar. Über das Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen kann bei jeder einzelnen Maßnahme eine Quantifizierung vorgenommen werden.

Frage Nummer 8: Nach Auffassung des LVR sind bei der Aufstellung des Landesstraßenausbaugesetzes der absehbare Verkehrsbedarf und die Erfordernisse des Umweltschutzes in angemessener Weise berücksichtigt worden.

In den zuvor erwähnten Beurteilungsbögen sind auch Angaben aus einer durch das Land in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung enthalten, in die der schienengebundene Personen- und Güterverkehr entsprechend seiner Priorität in die Landesverkehrspolitik mit eingeflossen ist.

Die hieraus resultierenden Ergebnisse sind in die Gesamtbetrachtung jeder einzelnen Maßnahme eingeflossen. Insbesondere auch bei dem Kapitel Umweltsituation des vorgenannten Beurteilungsbogens sind die verkehrlichen Daten berücksichtigt worden, auch unter dem Gesichtspunkt "Vorrang von Ausbau und Erhaltung vorhandener Straßen vor Neubaumaßnahmen".

Neubau nur dort, wo die Entlastung der Ortslage oder das Schließen von Netzlücken notwendig ist.

Frage Nummer 9: Auch bei dieser Frage kann auf die vom Land in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung verwiesen werden. Bei dieser Untersuchung sind nach Meinung des Landschaftsverbandes Rheinland verkehrliche Aspekte, auch die des konkurrenzierenden, schienengebundenen ÖPNV, berücksichtigt worden.

Die Zuverlässigkeit wird durch regionale Verkehrsentwicklungspläne nicht erhöht.

Frage Nummer 10: Die Verbindlichkeit der Bedarfsfestlegung nach § 1 verleiht den fachplanerischen Belangen keine zusätzliche rechtliche Durchsetzungskraft gegenüber entgegenstehenden Belangen.

Es handelt sich nicht um eine Privilegierung der Fachplanung "Straße". Aus diesem Grunde nimmt oder ersetzt die Bedarfsplanung nicht die Abwägung aller betroffenen Belange in den nachfolgenden Planungsebenen vorweg, z.B. im Rahmen der Planfeststellung.

Es kann daher Belange geben, die stärker als gesetzlich festgestellter Bedarf sind. Nach Festlegung des Bedarfs durch Gesetz ist die sog. Nullvariante keine Variante mehr, sondern nur eine Vergleichsgröße zu den untersuchenden Varianten.

Es kann also durchaus, wie in vielen Fällen, passieren, daß nachher in der Abwägung der Bedarf nicht umsetzbar ist. - Schönen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Heyde. Ich würde vorschlagen, daß jetzt der Landschaftsverband Westfalen-Lippe das Wort ergreift.

Wir haben es immer so gemacht, daß wir ca. drei Runden machen, und dann teile ich einfach. Wir fangen dann mit der Fragerunde an. Ich begrüße Herrn August mit seinen beiden Mitarbeitern, Herrn Engelking und Herrn Grüning, recht herzlich. Bitte schön, Herr August.

Landesrat August (Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Münster):  
Herr Vorsitzender, meine Damen, meine Herren, Herr Heyde hat den Katalog eigentlich schon abgearbeitet.

Es ist natürlich klar, daß beide Landschaftsverbände im Grunde in gleicher Art arbeiten - es ist ja auch ein Gesetz, nach dem wir arbeiten. Letztlich ist es ja auch ein Stück Zusammenarbeit mit dem Ministerium, das heißt, auch da gibt es ein Geben und Nehmen.

Sie haben ja gehört, daß es landesweite Untersuchungen gegeben hat, insbesondere auch über die Ökologie, die vom Landschaftsverband betreut worden ist, aber letztlich dann über das Land auch für den Landschaftsverband Westfalen-Lippe verbindlich gemacht worden ist.

All diese Dinge führen natürlich dazu, daß sich die Probleme in beiden Landschaftsverbänden ähnlich darstellen.

Einige Ergänzungen sollte ich vielleicht liefern. Zum einen: Was liefert Ihnen überhaupt der Landschaftsverband? Ich denke, er liefert Ihnen auf der einen Seite Sachkunde des Baulastträgers, der wir ja nur in gewissem Maße sind.

Wir machen nicht das Programm, aber wir betreuen natürlich die Straßen, wir verfolgen sie über die Jahre, über die Jahrzehnte, wir verfolgen die Diskussion, wie sie in den Gemeinden und in den Kreisen stattfindet. Wir gewinnen natürlich auf diese Weise einen Überblick über das, was auch allgemein als Bedarf empfunden wird.

Man muß vielleicht auch sagen, daß man das nicht schematisch, nur etwa nach Verkehrszahlen, nehmen kann. Wenn ich im Ruhrgebiet 20 000 Fahrzeuge - das ist eine große Menge - habe, dann ist es für einen kleinen Ort, der von einer Durchgangsstraße entlastet wird, möglicherweise schon viel, wenn dort 5 oder 6 000 Fahrzeuge herausgenommen werden. Das heißt, auch diese Dinge lassen sich nicht über einen Kamm scheren, und auch das haben wir in unseren Vorschlägen berücksichtigt.

Was wir auf der anderen Seite als Leistung erbringen - so sehe ich das jedenfalls -, ist die Abstimmung mit dem kommunalen Raum. Das heißt, der Minister hat von uns ein geschlossenes Programm bekommen. Er hat uns eine Vorgabe gemacht, für 1,5 Mrd. DM ein Programm zu machen, und dieses Programm haben wir nach bestem Wissen und Gewissen ausgefüllt.

Das heißt, wir haben eine Dringlichkeitsreihung gebildet und haben auch genau mit den 1,5 Mrd. DM abgeschlossen.

Das heißt natürlich nicht, daß bei der Diskussion in diesem kommunalen Raum nicht herausgekommen wäre, daß der Bedarf eigentlich viel größer ist. Es hat dann als Folge eine Resolution gegeben, in der ein Betrag von etwa 700 Mio. DM - nicht ganz - noch zusätzlich angefordert worden ist, um den Bedarf, so wie er in diesem Raum gesehen wird, vollkommen zu decken.

Das entspricht ja auch dem, daß die Rheinländer festgestellt haben, daß dieser Bedarfsplan nicht den Bedarf, der draußen gesehen wird, erfüllen kann.

Darüber hinaus gibt es zu den 700 Mio. DM noch weitere Dinge, bei denen wir uns abschließend noch nicht schlüssig waren, ob sich dort der Bedarf letztlich herausstellen wird. Wir haben da eine Kategorie gebildet, die heißt, in fünf Jahren prüfen wir noch einmal, wie sich die ganze Geschichte entwickelt hat.

Ich habe auch den Eindruck, daß es vielleicht eine ganz sinnvolle Überlegung ist, das so zu tun, so daß wir in Summe - so haben wir es auch in unserem Papier dargestellt - über 1,2 Mrd. DM zusätzlich reden müßten, wenn der Bedarf komplett abgedeckt werden soll.

Da liegt natürlich das Kernproblem des ganzen Plans: Das Geld reicht eben nicht, jedenfalls nicht mit den Maßstäben, die doch wohl auch von den Menschen draußen so gesehen werden - zumindest von den kommunalen und Kreiskörperschaften.

Aber das Problem kann der Landschaftsverband natürlich nicht lösen. Das liegt jetzt bei Ihnen, wie man da weiterkommt. Wir haben natürlich - wenn man eben nicht genug Geld hat - eine Dringlichkeitsreihung gemacht, und sie läuft bis zur letzten Maßnahme durch. Das heißt, wenn da mehr oder weniger gemacht werden kann, dann kann das eben entsprechend aufgrund der Unterlagen, die wir geliefert haben, auch leicht ergänzt werden.

Ich möchte noch eine Ergänzung zu der Frage der Berücksichtigung anderer Verkehrsträger machen. Es ist da ja insbesondere von der Eisenbahn die Rede, die vielleicht etwas übernehmen kann.

Nun muß man natürlich sagen, wenn man in das flache Land hinausgeht - und das sind für uns natürlich doch die meisten Flächen -, dann existiert natürlich nicht so ein dichtes Eisenbahnnetz, daß man diese Parallelitäten gut herstellen kann.

Dazu kommt noch, daß die Maßnahmen des Landesstraßenhaushalts doch in der Regel kürzere Maßnahmen sind, so ca. 5 Kilometer. Das heißt, auch über solche Strecken kann man nur sehr schwer Ersatzverkehr oder ein Verschieben des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr, was die Eisenbahn anbelangt, errechnen.

Was aber sicherlich eine ganz große Rolle spielt, ist natürlich der Busverkehr. Mit jeder Umgehungsstraße wird natürlich das Durchfahren der Ortsdurchfahrten wieder leichter, und die Busse brauchen nicht hängenzubleiben. Man muß auch sagen, daß wir natürlich dort auf anderen Sektoren tätig sind, versuchen, Busspu-

ren einzurichten - auch in Fällen, wo das sehr viel Geld kostet und wir bei den ohnehin knappen Haushaltsmitteln dabei Schwierigkeiten haben.

Aber wir meinen schon, daß bei Vollzug eines größeren Teils unseres Programms für den öffentlichen Verkehr dort sichtbare Vorteile erreicht werden.

Wir haben natürlich wie die Rheinländer diese Beurteilungsbögen. Es ist unter anderem in der Diskussion gesagt worden, daß das zu spät gekommen sei, wir das auch gar nicht richtig einsehen konnten und daß das nicht jeder bekommen habe. Nun muß man natürlich sagen, daß das für die vielen Maßnahmen meterweise Ordner sind.

Wir haben den Fraktionen bei uns angeboten, dort Einsicht zu nehmen und sie sich auch auszuleihen. Aber wir konnten unmöglich diese riesigen Papiermassen wer weiß wie vervielfältigen. Sie stehen aber zur Einsicht zur Verfügung und sind unseres Erachtens auch eine recht gute Basis.

Wir sind auch der Meinung, daß regionale Verkehrsleitpläne nicht zu einer wesentlich besseren Beurteilungsgrundlage für diesen Landesstraßenbedarfsplan führen. Wir denken, daß auch in dieser jahre- und jahrzehntelangen Diskussion so ziemlich alle Dinge auf den Tisch gelegt worden sind.

Im übrigen wird man nicht mit jeder Umweltverträglichkeitsstudie, die wir betreiben, das Ganze noch einmal nach den Schutzgütern auflisten und durchsortieren, so daß ich also nicht den Eindruck habe, daß nun durch weitere Pläne, die noch jemand erstellen könnte, dort wesentlich bessere Beurteilungsgrundlagen entstehen können.

Abschließend zu der Frage, daß durch diesen Bedarfsplan der Bedarf sozusagen per Gesetz festgelegt ist und nicht mehr diskutabel wird.

Es ist sicher sehr notwendig, das zu tun, denn ich kann nicht auf der einen Seite im Gesetz sagen, das und das ist Bedarf, und dann hinterher Untersuchungen mit dem Ziel anstellen herauszubekommen, daß das vielleicht doch kein Bedarf sei.

Wenn ich ein Problem habe, dann muß ich nach reiflicher Überlegung doch zu der Erkenntnis kommen - und wir haben das Problem, und so kommt es auch in das Gesetz hinein -, daß es die Nullvariante nicht gibt.

Denn das heißt ja, wir haben doch kein Problem. Wir haben das Problem, und das Problem muß entweder gelöst werden, oder man kommt zu dem Ergebnis, es kann nicht gelöst werden. Aber das Problem ist nicht weg.

Genau das sagt unseres Erachtens diese Änderung, die, glaube ich, in § 1 steht. Das sollte auch darinstehen, das steht auch beim Bund darin, denn die Diskussion, ob das Problem nicht ein Nicht-Problem ist, finden wir dann nach diesen Vorarbeiten doch nicht gut.

Das wäre aus der Sicht des Landschaftsverbandes, wie gesagt, nur eine Ergänzung, weil unsere Probleme natürlich gleichlautend sind. - Schönen Dank.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr August. Dann können wir jetzt mit der ersten Fragerunde beginnen. Herr Dreyer hat schon eine Frage. Bitte.

Abgeordneter Dreyer (CDU): Danke schön. Zunächst einmal auch unsererseits herzlichen Dank für Ihre präzisen Darlegungen.

Punkt 1: Verfahren. Herr Heyde, Sie haben ja eben gesagt, die gesetzliche Regelung ist okay, aber es hätte ein bißchen mehr Feedback geben können. So habe ich Sie verstanden.

Für uns war die Frage, ob es sich nicht auch für den Landesstraßenbedarfsplan anbieten würde, dieses Verfahren zu haben, wie wir es beim Bund haben - daß also zunächst ein Referentenentwurf erstellt wird und daß dieser dann in die Abstimmung mit den Beteiligten geht. Das hätte ja dann die Möglichkeit in sich geborgen, dann auch noch zwischendurch einen Austausch zu haben.

Aber mir leuchtet natürlich ein, daß es dazu auch keines formalisierten Verfahrens bedarf. Das Entscheidende ist ja, daß es diese Rückkoppelung gibt.

Frage jetzt noch einmal: Würden Sie wünschen, daß das entsprechend auf den Weg gebracht wird, oder würde es Ihnen genügen, wenn die Landesregierung sagt, beim nächsten Mal nehmen wir mehr Abstimmungen vor? Das heißt also, meinen Sie, ist der Gesetzgeber hier gefordert, oder ist das auf dem Verwaltungswege zu verbessern?

Dann die Frage zu dem Bedarf im einzelnen: Herr Heyde, wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie gesagt, bei uns sind eigentlich 460 Mio. DM zusätzlich aufzuwenden, um alle Projekte unterzubringen, die eigentlich bedarfsplanrelevant wären. Bei Ihnen, Herr August, sind das 700 Mio. DM.

i haben ja auch von der Landesregierung das bekommen, was Sie damals angemeldet haben. Bei den Projekten, die Sie genannt haben, handelt es sich jetzt um die, die damals nicht berücksichtigt worden sind? Sie haben ja gewissermaßen über den Bedarf hinaus Meldungen gemacht.

Ich habe in Erinnerung, bei den Westfalen hieß das sinngemäß in der Vorlage: Maßnahmen, die wegen des Finanzrahmens nicht berücksichtigt werden konnten, für die jedoch Bedarf besteht.

Sie wissen, wir wollen nun am 26. November schon den Versuch machen, die Beratungen im Ausschuß vorzunehmen. Würde es Ihnen genügen, wenn wir dann bei diesen Beratungen nach der Liste vorgehen, die Sie uns damals vorgelegt haben? Sie haben ja - ich will das jetzt nicht als Kritik formulieren - ein bißchen den Versuch gemacht zu sagen, da muß außerhalb noch etwas finanziert werden.

Ich denke an die Maßnahmen über 30 Mio. DM beim Landschaftsverband. Nur wissen Sie ja, daß es Finanzierungen neben dem Landesstraßenbedarfsplan nicht gibt. Entweder steht es darin, oder es steht nicht darin. Das wird ja Faktum sein.

Ich sage auch deutlich, daß die CDU-Fraktion der Meinung ist, daß der vorgegebene Finanzrahmen nicht ausreicht. Wir sind der Meinung, daß man, was die Stufe 1 angeht, mindestens um 50 Mio. DM pro Jahr aufstocken muß, um den dringendsten Baubedarf zu befriedigen. Wir sind weiter der Meinung, daß man bei der bisher gültlichen Verfahrensweise bleiben muß, nämlich daß die Maßnahmen der Stufe 2 nicht mit in den Finanzrahmen einbezogen werden.

Der Bund macht das auch so, daß er die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs bis zum Jahre 2010 quantifiziert. Wir stellen uns vor, daß wir auf Landesebene ähnlich vorgehen müssen.

Ich fände es jedenfalls fatal, wenn wegen der Zahlen, die jetzt in diesem Jahr 1992 genannt werden - die ja sicherlich auch ein bißchen vor dem Hintergrund der Finanzierung der deutschen Einheit formuliert worden sind, die ja im Augenblick ein ganz wichtiges Problem ist -, hier nun Planungen, die über einen so langen Zeithorizont zu decken und zu sehen sind, verändert werden.

Zumal dann, wenn die Planung im Papierkorb landet, die Wirkung eintritt, die Sie ja eben angedeutet haben. Dann ist also jahrelang vergeblich geplant worden.

Da würde mich doch interessieren, wie Sie das sehen. Auch die ganz praktische Frage: Reichen die Listen, die wir haben, aus, um das dann auch in Einzelmaßnahmen umsetzen zu können?

Was mich gefreut hat, Herr Heyde, war, daß Sie zu Frage 7 gesagt haben, da können wir im Grunde auf jede Maßnahme bezogen sagen, welche CO<sub>2</sub>-Reduktionen da eintreten werden. Habe ich das richtig verstanden, daß das so ist?

Soweit vielleicht zunächst einmal.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr Dreyer. Hat jemand vielleicht noch zu diesem Themenkomplex, den Herr Dreyer angesprochen hat, eine Frage? Sonst würde ich um die Beantwortung bitten.

Landesrat Heyde: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Herr Dreyer, der Bedarfsplan, die Fortschreibung des Bedarfsplans des Bundes und des Landes unterscheiden sich.

Das liegt einfach an der Situation, daß bei den Bundesfernstraßen das Land die Auftragsverwaltung ist und an die beiden Landschaftsverbände delegiert. Im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung des Landes - zwar sind da die Landschaftsverbände Straßenbaulastträger - ist das Land Herr des Verfahrens mit dem Ministerium und mit dem Verkehrsausschuß.

Ich hatte vorhin ausgeführt, daß anders als beim Bund wir natürlich sehr eingehend in den Bauamtskommissionen diskutiert haben - bei jeder Maßnahme. Die Fristen waren einfach sehr knapp. Das ist also ein Mangel. Das war uns vorgegeben.

Das zweite ist: Wenn Sie den Bedarf feststellen und gleichzeitig - und das ist beim Bund genauso - einen Finanzrahmen vorgeben, dann kann der Bedarf nur im Rahmen des vorgegebenen Finanzrahmens festgestellt werden.

Unsere Listen, die wir vorgelegt haben, sind politisch durch Bauamtskommission, Straßenausschuß, Umweltausschuß und Landschaftsausschuß abgesichert. Wenn ich da auf den Bedarf komme - ich hatte vorhin gesagt, das sind 35 Maßnahmen hier, also 460 Mio. DM -, dann beinhalten unsere Listen z.B. das Großprojekt in Wuppertal, die 418, und auch den Hafening Neuss.

Das sind bei uns politische Beschlüsse aus den Gebietskörperschaften im Rahmen der Diskussion. In den einzelnen Diskussionen in der Bauamtskommission hat es zu jeder Maßnahme ein Deckblatt gegeben mit den Einzelhinweisen Städtebau, z.B. hohe Empfindlichkeit, geringe Empfindlichkeit; die Umweltbelastung hoch oder weniger?

Besonders kritisch war es immer dann, wenn eine Ortsumgehung ging. Wenn also die Umweltbelastung z.B. sehr hoch ist, aber auch der Entlastungseffekt einer Ortsumgehung sehr hoch ist, dann war es natürlich nur bei diesen zwei Faktoren besonders schwierig zu entscheiden: hohe Entlastung und damit weniger Abgase für die Bürger innerhalb einer Ortsdurchfahrt, aber gleichzeitig ein hoher Eingriff in die Empfindlichkeit des Landschaftsbildes.

Bei uns sind bei den Bauamtskommissionen die Experten aus dem zuständigen Referat Umweltschutz dabei gewesen. Nur bei Abwägung aller dieser Aspekte sind dann diese Beschlüsse zustande gekommen, auch unter dem Gesichtspunkt, was die zuständigen Gemeinden und auch der Kreis für eine Meinung haben.

Es ist sich nicht einfach gemacht worden, und es gab viele Maßnahmen, bei denen eingehende Diskussionen und Fakten auf dem Tisch lagen.

Eine Gesetzesänderung, Herr Dreyer - das hatte ich vorhin vorgetragen -, ist in der Abstimmung zwischen Ministerium und Landschaftsverbänden nicht notwendig. Das ist eine reine Frage der internen Abstimmung, denn wenn 49 Projekte bei uns anders beurteilt werden von dem Herrn des Verfahrens, dann ist ihm das so

vorgelegen. Wir bleiben bei der Liste, die wir politisch im Landschaftsausschuß abgesegnet haben. Dazu sind z.B. der Hafening oder auch die 418 vorne. - Danke schön.

**Vorsitzender:** Schönen Dank. Herr August, möchten Sie noch ergänzen?

**Landesrat August:** Ja, zunächst einmal bin ich der Meinung, daß es gute Gründe dafür gibt, daß die Bundes- und die Landesregelung anders sind.

Es ist schon im Rahmen der Landschaftsverbände ein bißchen schwierig, die vielen Gemeinden und Kreise auf einen Nenner zu bringen. Das haben wir immerhin geschafft. Aber bundesweit, würde ich sagen, läßt sich das von unten her nach oben wahrscheinlich überhaupt nicht bewerkstelligen.

Also die Methode, die im Land noch funktioniert, würde beim Bund mit Sicherheit nicht funktionieren. Das heißt, die Sache muß von oben her kommen.

Dazu kommt natürlich, daß das, was die Bürger vor Ort interessiert - die Ortsentlastung und möglicherweise neue Gelegenheiten, um eine Landschaft besser zu erschließen -, nicht die einzigen Gründe für Bundesfernstraßen sind. Da gibt es ja den Gesichtspunkt, daß Europa möglicherweise Drehscheibe ist und daß der Fernverkehr dort entsprechende Möglichkeiten haben muß. Auch die Belastungszahlen sind natürlich unverhältnismäßig viel höher und erzwingen manche Dinge.

Wenn ich einfach zu viel Verkehr habe, muß ich eine Spur mehr bauen oder sogar eine neue Autobahn. In diese Lage kommen wir bei den Landstraßen doch recht selten.

Insofern bin ich der Meinung, daß es richtig ist, daß das Verfahren bei Landesstraßen anders ist als bei Bundesfernstraßen. Ich finde es sogar sehr günstig, daß wir da uns doch auf eine politische Meinung stützen können, denn letztlich entscheidet über das, was er im Lande braucht, der Mensch schon selbst. Es ist nur die Frage, wie man diese Meinung zusammenfassen kann.

Was die großen Maßnahmen anbelangt, die wir tatsächlich nicht nach vorne geschoben haben - aber wir haben sie nicht aus dem Bedarfsplan rausgeworfen -, sind diese im Bedarfsplan enthalten. Sie stehen nur nicht in den ersten fünf Jahren, sondern das fängt dann im sechsten und siebenten Jahr an: Ortsumgehung Oerlinghausen oder Olsberg.

Bei Olsberg haben wir sogar das Glück, daß wir das dem Bund noch weiter transferieren konnten. Das kriegen wir jetzt als Bundesstraße, das heißt, dieses Geld können wir schon einmal rausnehmen. Das bekommen wir jetzt für andere Dinge frei.

Die Ortsumgehungen Enger und Gevelsberg sind also in der sog. Reserve drin, das heißt, das sind also sozusagen zwei Jahre mehr über die fünf Jahre hinaus, die der Ausbauplan ausmachen wird. Natürlich kann die Reserve ja etwas hin- und hergeschoben werden, je nach Ausfällen vorne.

Wir waren allerdings der Meinung, daß ein Ansatz von 75 Mio. DM etwas wenig ist, wenn man Maßnahmen in der Größenordnung von 38 und über 40 Mio. DM finanzieren muß. Natürlich wird das über zwei, drei Jahre gestreckt werden, aber wenn immerhin wesentliche Teile des gesamten Haushaltsvolumens für ein, zwei, drei Maßnahmen ausgegeben werden, dann ist das kein gutes Verhältnis. Ich glaube, es ist auch nicht unsinnig, wenn wir das erklärt haben.

Es ist aber lediglich ein Vorschlag. Der Minister hat es ja auch anders gemacht. Er hat Dinge noch wieder weiter nach vorne gezogen. Es gibt natürlich auch ein Interesse unsererseits: Wir haben immerhin in die Umgehung Oerlinghausen eine Menge Arbeit gesteckt. Jetzt haben wir sogar den Prozeß gewonnen, das heißt, wir könnten nun sofort bauen, es fehlt uns dafür das Geld.

Natürlich geht es im ersten Jahr am schlechtesten. Dann kommen die ganzen Überhänge. Erst müssen wir ja einmal bezahlen, was wir sozusagen in Auftrag gegeben haben. Erst dann können wir ja mit neuen Dingen weitermachen.

Das ist eigentlich eine Diskussionsgrundlage und war von uns aus gesehen vielleicht eine kleine Provokation, aber ich denke keine unberechtigte. Auch die anderen großen Projekte - Ortsumgehung Werne mit 37 Mio. DM oder Lüdge oder 522 - haben wir im Bedarfsplan - nur nicht vorne, sondern eben unter b. Für Gerthe, Plettenberg und Höxter gilt das selbe. Nur bei den drei Maßnahmen Freudenberg, Neuenkirchen und Bochum wußten wir nicht, wie wir sie finanzieren sollen. Diese haben wir außerhalb des Bedarfsplans unter "noch dringender erforderlich Bedarf" dargestellt.

Es ist ja nicht so, daß das Programm nicht geschlossen ist. Es ist geschlossen. Nur haben wir versucht, irgendeine praktikable Lösung vorzuschlagen. Unser Petitum ist ein Vorschlag, und der Minister hat ihn ja auch geändert. Das ist ja auch in Ordnung. Wir können auch genauso gut anders verfahren, nur wird es natürlich ein paar Probleme aufwerfen, auf die wir aufmerksam gemacht haben.

Aber das ist der Zwang der Verhältnisse - an denen können wir nicht allzu viel ändern.

Ist noch etwas übriggeblieben, Herr Dreyer? - Gut.

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Mehrere Fragen an Herrn Heyde und Herrn August.

Zunächst zum Verfahren: Sie sprachen selber an, daß das Verfahren sehr kurz gewesen sei. Aus Bauamtskommission ist mir auch bekannt, daß eben bei Beratungen bestimmte Ergebnisse

zu städtebaulichen, verkehrlichen und ökologischen Untersuchungen noch nicht vorlagen. Das ist dann in den Straßenbauausschüssen der Fall gewesen.

Aber natürlich war in den Beschlüssen der Bauamtskommissionen zunächst einmal der Bedarf zusammengestellt worden. Was sagen Sie dazu? Müßte man da nicht zumindest für nächste Verfahren an das Land den Wunsch richten, die Zeiten so zu terminieren, daß eine ordentliche Beratung möglich ist und daß alle Unterlagen komplett vorliegen, so daß dazu Stellung bezogen werden kann?

So scheint mir doch das von Ihnen dargestellte geschlossene Programm sehr stark eine geschlossene Wunschliste der Bauamtskommission zu sein, wenn dort nicht auf geschlossene Unterlagen zurückgegriffen werden kann.

Herr Heyde, Sie sagten CO 2-Reduktion für jede Maßnahme könnten Sie nicht vorweisen. Das war wohl ein Mißverständnis zwischen Herrn Dreyer und Ihnen. Im Gegenteil - mir ist sogar aus den Bauamtskommissionen bekannt, daß dort gegen die Empfehlungen des Referats Umweltschutz teilweise Beschlüsse gefaßt worden sind.

Wie ist das vor dem Hintergrund CO 2 zu erklären? Sie sagen, Sie können die CO 2-Einsparung nicht beziffern. Sie sagen nur, es gibt einen geringeren Schadstoffausstoß innerhalb der Ortschaften, wenn es sich um Ortsumgehungen handelt. Aber draußen vor den Stadttoren bleibt die Bilanz gleich, wenn sie nicht sogar höher wird. Sie sagen immer, mehr Straßenbau erzeugt auch mehr Verkehr und daher auch mehr CO 2.

Nicht nur direkt vor der Haustür der Anwohner, aber das ist für die Gesamtbilanz in der Umwelt natürlich trotzdem katastrophal.

Weitere Frage: Regionale Verkehrsentwicklungspläne. Sie haben sich beide eigentlich sehr vehement dagegen ausgesprochen. Herr Heyde hat auf ein Gutachten des Landes verwiesen, bei dem mir nicht klar ist, auf was er sich da bezogen hat. Meinen Sie damit das Gesamtverkehrsgutachten des Landes, oder meinen Sie die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu den regionalen Schienenstrecken, die ja auch in der Gänze eigentlich nicht vorliegen?

Da ist mir unklar, worauf Sie sich beziehen - welches Landesgutachten es geben soll, das diese Aufgabe einer regionalen Verkehrsentwicklungsplanung übernimmt.

In dem Zusammenhang möchte ich noch einmal den LVR ansprechen. Ihnen ist die Stellungnahme des Regierungspräsidenten Köln bekannt, der ja im Prinzip gesagt hat, ich kann überhaupt nicht qualifiziert Stellung beziehen, weil genau diese Faktoren fehlen.

Ich sage es hier noch einmal und zitiere es: "Seitens des Regierungspräsidenten Köln werden keine Vorschläge zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans gemacht. Ob die Vorhaben des

gültigen Bedarfsplans auch künftig unverzichtbar oder entbehrlich sind, kann ich ohne Kenntnis der strukturellen Wirkungen nicht beurteilen."

Also da sagt jemand, eine Landesbehörde, genau das Gegenteil von dem, was Sie jetzt dargestellt haben. Er braucht eigentlich mehr Informationen, und die Pläne, die Sie vorliegen haben, und die Umweltverträglichkeitsprüfung reichen eben nicht aus, weil er sagt, es gibt darüber hinaus strukturelle Zusammenwirkungen von Straßenbau, Schiene, ÖPNV, die mit einbezogen werden müssen und bis jetzt nicht so einbezogen werden, wie es notwendig wäre.

In dem Zusammenhang auch zum § 1: Sie werden mir sicherlich recht geben, wenn man eine Nullvariante auch dadurch lösen oder erfüllen kann, indem man den Bedarf mit einem anderen Verkehrsmittel erfüllt. Das könnte ja im Ablauf einer Planung geschehen. Also angefangen mit der Feststellung des Bedarfs, man fängt an zu planen - Sie kennen den Zeitraum.

Da kann sich ja vieles verschieben. Da könnte es ja dann eine Schienenstrecke, ein Angebot des ÖPNV geben, das diesen Bedarf voll abdecken würde. Daher, denke ich, ist da noch ein Widerspruch zu dem zu sehen, was jetzt der § 1 macht.

Frage zum Radwegebau: Mir ist bekannt, daß bei Ihnen eigentlich eine Menge von Anträgen zum Radwegebau "auf Halde liegen", sprich: daß es da auch einen Zusatzbedarf für Mittel gibt. Dazu haben Sie jetzt gar keine Auskunft gegeben.

Letzter Punkt: Kann ich Ihre Dringlichkeitslisten, Untersuchungen, von denen Sie sprachen, auch so interpretieren, daß sie auch brauchbar wären, wenn wir noch zu weiteren Haushaltskürzungen kämen, oder müßte man dann noch einmal neu untersuchen?

Vorsitzender: Das waren die Fragen, Frau Nacken? - Ich glaube, die gingen ausschließlich an Sie, Herr Heyde.

Abgeordnete Nacken: Nein.

Landesrat Heyde: Nein, das sehe ich nicht so. Aber ein Großteil ist wohl aus dem Rheinland, aber das liegt vielleicht auch daran, daß Frau Nacken aus dem Rheinland kommt.

Abgeordnete Nacken: Ich denke, die Fragen zur CO 2-Problematik betreffen das ganze Land.

Landesrat Heyde: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich hatte vorhin ausgeführt, daß das Verfahren zeitlich sehr eng ist.

Wenn wir es aber einmal mit den früheren Jahren vergleichen, wo es überhaupt keine Risikoeinschätzung - ökologische Risikoeinschätzung - gegeben hat, ist das also bei dem Zeitrahmen schon ein großer Fortschritt. Auch, daß wir einen unabhängigen Gutachter im Auftrag des Ministeriums für beide Landschaftsverbän-

de eingeschaltet hatten, der noch während des Verfahrens einzelne Ergebnisse geliefert hat, so daß also manchmal bei einer Maßnahme in der Bauamtskommission das Ergebnis, die Werte nicht da waren, aber im Straßenausschuß vorhanden waren.

Wir haben jeweils alle Ergebnisse den Fraktionen zur Verfügung gestellt - so, wie sie da waren. Von der Zeit her habe ich bereits geantwortet, daß es sehr knapp war. Es sollte in Zukunft mehr Zeit zur Verfügung stehen. Wenn so viele Unterlagen, Einzelergebnisse vorhanden sind, dann muß das auch zusammengestellt werden, besonders wenn dann noch die Urlaubszeit - die Hauptreisezeit - dazwischen liegt.

Zu den CO 2-Reduktionen: Ganz eindeutig hatte ich vorhin ausgeführt, daß wir das nicht für jede Maßnahme vorgenommen haben, daß aber eine Ermittlung für die Einzelmaßnahme nach dem zuständigen Merkblatt jederzeit möglich ist.

Abgeordnete Nacken: Darf ich da noch einmal zwischenfragen: Wie geht das denn?

Landesrat Heyde: Über die Verkehrsmenge, denn je mehr Verkehr, je mehr Ausstoß haben wir.

Abgeordnete Nacken: Ach so, also im Gegenteil. Weil Sie jetzt mit Ihrer Antwort den Eindruck erwecken, es würde eine Reduktion ergeben.

Landesrat Heyde: Ich komme noch zu dem Punkt. Ich hatte vorhin ein Beispiel gebracht - wie es sehr häufig in der Bauamtskommission war -, daß der zuständige Mann aus dem Referat in der Erklärung eine bestimmte Meinung hatte und die Bauamtskommission eine andere Meinung.

Nur bitte ich zu berücksichtigen, daß mehrere Faktoren beachtet werden müssen - nicht nur die Umweltbelange, sondern die städtebaulichen Faktoren, die Entlastung, der Lärm und auch die Abgase für die Bürger, die in einer Ortsdurchfahrt wohnen und leben. Es ist abzuwägen, ob eine Straße in einem hochempfindlichen Raum als Ortsumgehung gelegt wird und dadurch die Lebensqualität innerhalb der Ortsdurchfahrt für die Bürger mit Abgasen und Lärm erhöht wird; der Mitarbeiter aus dem Umweltschutzreferat hat die ökologischen und landschaftlichen Dinge zu betrachten.

Das ist ein Aspekt unter vielen. Alle betrachtet, hat es dann andere Entscheidungen gegeben. Um das ganz einfach zu machen: entweder Mensch oder Landschaft. In diesem Fall hat man sich für den Menschen entschieden. Das heißt eine zusätzliche Ortsumgehung und damit weniger Abgase innerhalb der Ortsdurchfahrt und weniger Belastungen für den Menschen in der Ortslage.

Zu den Radwegen - das war ja bei dem Landesstraßenbedarfsplan nicht gefragt:

Es ist ganz klar, daß ein Bedarf für Radwege besteht. Nur man muß auch sehen, daß wir heute selbst für Radwege ein Planfeststellungsverfahren durchführen müssen.

Sie kennen das vielleicht noch aus dem Landschaftsverband Rheinland: Herkenrath ist Spitze bei den Radwegen, weil Umweltausschuß und Straßenausschuß zusammengearbeitet haben.

Es ist nicht möglich, freihändig den Grunderwerb zu tätigen. Wir müssen in ein Verfahren gehen, das heißt, das sind zehn Jahre. Es ist unmöglich - aber es ist so. Sie brauchen selbst für einen Radweg zehn Jahre, weil aufgrund des notwendigen freihändigen Grunderwerbs ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, auch wenn vor Ort alle Verbände für einen Radweg, Straße oder eine Erweiterung sind.

Wenn man dann bittet, bei einem freihändigen Grunderwerb zu helfen, damit ein Planfeststellungsverfahren nicht notwendig ist, führt das meistens dazu, daß wir nur über ein Verfahren zum Bau-recht kommen.

Vielleicht kann der Kollege August die anderen Fragen be-antworten.

Landesrat August: Noch einmal zur CO<sub>2</sub>-Problematik: Es kann sich ja nur darum drehen, den Energieverbrauch zu vermindern, denn damit hängt das ja unmittelbar zusammen.

Den kann man entweder vermindern, indem man spezifisch weniger braucht - die Autoindustrie bemüht sich. Wenn die Autos natürlich wieder schneller und größer werden, kostet das wieder mehr, gleicht sich möglicherweise aus. Bei uns kann es also sein, daß möglicherweise einer, der auf der Umgebungsstraße fährt, nicht so häufig anhalten muß, in den Städten möglicherweise kein Stau mehr ist, und daß man auf diese Weise dann Energie spart.

Aber prinzipiell sind das möglicherweise alles Marginalien. Da haben Sie sicherlich recht - das ist ja auch Ihre Zielrichtung -: Es müßte weniger Auto gefahren werden. Das geht ja nur über At-traktivität anderer Verkehrsmittel. Das Problem, das ich auch in Westfalen sehe, ist: In wievielen Fällen erscheint das überhaupt denkbar?

Der für mich denkbarste Fall ist die Parallele zur Bundesstraße 1 oder A 430 oder A 40, wie sie demnächst heißt. Da gibt es ein hochleistungsfähiges S-Bahn-Netz, und trotzdem haben wir auf die-ser Bundesstraße 100 000 und mehr Fahrzeuge - und das ist einfach das Problem. Trotz aller Wünsche, daß es anders wäre. Wir sind damit konfrontiert, daß es aber nicht anders ist, sondern daß wir genau dieses Problem in irgendeiner Form ins Auge fassen und da-mit umgehen müssen.

Sie haben von den Wunschvorstellungen gesprochen. Ich denke schon, daß diese Pläne immer mit Wunschvorstellungen anfangen - und zwar den Wunschvorstellungen der Bürger, die an einer Straße leben, ja möglicherweise lange gelebt haben, ohne daß es

ihnen unangenehm war. Unterdessen ist der Verkehr in eine solche Größenordnung hineingewachsen, daß sie damit nicht mehr leben wollen.

Diese Wünsche sammeln sich dann in den Räten und im Kreis. Das ist der erste Schritt - da man also sagt, das wären alles Wünsche von draußen. Jetzt kommt natürlich dazu die Gegenrechnung. Ist das ein Wunsch, der einfach nicht erfüllbar ist oder den man gar nicht erfüllen darf? Da kommt natürlich die Frage nach Ökologie und dem, wovon hier die Rede war: diese ökologische Risikoeinschätzung.

Wobei man ja sagen muß, es ist ja nicht so, als ob wir nun völlig neu in eine solche Problematik hineinkommen, sondern das sind im Grunde Sachen, die seit zehn Jahren diskutiert werden, natürlich dauernd mit neuem Wissen und neuem Hintergrund angereichert. Wahrscheinlich ist auch das noch lange nicht zu Ende.

Das, was das Land jetzt hier mit dem Landschaftsverband gemacht hat, bringt die Sache für einen Augenblick auf den Punkt. Das heißt, wir haben im Augenblick einmal hier eine Liste, in der alles mögliche zusammengefaßt ist. Die haben wir auch zum Straßenausschuß gehabt.

Es war ja nicht so, daß wir bei den Vorbereitungen zu diesem Bedarfsplan nichts gewußt haben. Das meiste haben wir schon vorher gewußt. Es war nur nicht gleich so zusammengetragen, so daß man durchaus - wenn man sich diese ganze Wunschliste vor Augen hält - Gedanken machen kann, was denn wohl noch mit einem erträglichen Eingriff zu machen ist und was auf keinen Fall.

Das hat natürlich die Prioritätenreihe beeinflußt. Das führt möglicherweise in dem einen oder in dem anderen Fall auch dazu, daß bei dem Vorteil, den man gewinnt, der Nachteil einfach zu groß ist. Es gibt ja auch eine Reihe von Maßnahmen, die dann gar nicht mehr in den Bedarfsplan aufgenommen worden sind.

So ist es meines Erachtens nicht ein ganz entscheidender Grund, daß nun also alle Politiker diese zehn Leitz-Ordner durchblättern müssen. Das ist auch meines Erachtens zu viel verlangt. Es ist nur möglich, in Einzelfällen nachzuforschen. Dann kommt natürlich dahinter, ob die Verwaltung adäquat und vernünftig geurteilt hat oder nicht. Ich denke, bisher hat keine Fraktion - auch keine grüne Fraktion - gesagt, das war unangemessen, was ihr da als Priorität festgelegt habt.

Auch die Grünen haben sich bei uns tatsächlich die Ordner geholt und haben sie durchgeblättert, das heißt, sie hatten auch die Gelegenheit, das noch zu sehen, wenn auch nicht allzu viel Zeit bestand. Das muß man sagen. Auch wir hatten nicht allzu viel Zeit. Trotzdem glaube ich, daß wir in dieser kurzen Zeit das im wesentlichen schon richtig in eine vernünftige Reihenfolge gebracht haben.

Sie haben dann noch gesagt, eine Nullvariante könne doch auch sein, daß man eben auf der Schiene fahre. Ich meine, es ist doch gar nicht so schnell zu erkennen, ob das denn wohl denkbar ist. Den Fall kann man doch sehr schnell bejahen oder verneinen. Dazu braucht man weder eine riesige Untersuchung oder sonst etwas. Ich meine, man muß auch immer wieder sehen, wieviel Prozent denn auf der Schiene fahren.

Es sind ja leider sehr wenig. Selbst wenn sich die Zahl verdoppelt - was schon Utopie ist -, dann entlastet das unsere Straßen immer noch ganz minimal. Das heißt, das Problem, das wir da draußen haben, müssen wir mit dem Werkzeug, das uns zur Verfügung steht, lösen. Es nützt uns gar nichts, daß man sich vorstellen könnte, daß es "idealer" laufen könnte und daß die Menschen sich vielleicht anders verhalten könnten.

Sie verhalten sich offensichtlich nicht anders - ganz im Gegenteil. Es spitzt sich immer noch mehr auf die Straße zu, und wir haben natürlich dort dann auch wirklich die Probleme und versuchen, sie zu lösen.

Zu den Radwegen noch ein Wort: Die Radwege werden im wesentlichen aus dem Titel bis 5 Mio. DM finanziert. Dieser Titel wird jedes Jahr kleiner, das heißt, der Bewegungsraum, den wir da haben, ist nicht sehr groß. Dann müssen wir auch noch alle großen Reparaturen bezahlen, die beruhigenden Ortdurchfahrten. Was dann da übrigbleibt, ist nicht sehr viel.

Es gibt bei allen Bauämtern große Mengen von Wünschen, Radwege zu bauen, und wir müssen überall Prioritätenlisten machen und sagen, das können wir, und das können wir nicht. Der einzige, bei dem es einigermaßen geht, ist der Bund. Da können wir alles das, was wir planerisch durchkriegen, auch vollenden - beim Land nicht. Da reicht der Titel auch nicht aus. Aber der steht heute ja nicht zur Debatte, das ist ja nun nicht der Bedarfsplan.

Vorsitzender: Schönen Dank, Herr August.

Landesrat Heyde: Herr Vorsitzender, ich möchte noch die eine Frage, die aussteht, beantworten. Das ist die Frage nach den Verkehrsuntersuchungen. Das war bei der Frage 8.

Frau Nacken, ich hatte ausgeführt, daß "Angaben aus einer durch das Land in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung enthalten sind, in die der schienengebundene Personen- und Güterverkehr entsprechend seiner Priorität in der Landesverkehrspolitik mit eingeflossen ist."

Wenn Sie das auf Ihre Frage übertragen - ich habe gerade ein Beispiel aus der Bauamtskommission hier vorliegen, die L 107. Da sind einzelne Faktoren angegeben, die Prognose für 2000, d DTV, der Entlastungseffekt. Dann kommt bei jeder Maßnahme die Konkurrenz IV : ÖPNV, zum Beispiel die Entlastung durch die S-Bahn, S 9:5 bis 9 %.

**Abgeordnete Nacken:** Habe ich das jetzt richtig verstanden? Es gibt also kein Landesgutachten zum Schienenverkehr.

**Landesrat Heyde:** Es gibt eine Verkehrsuntersuchung, und in dieser Verkehrsuntersuchung sind diese Aspekte der Konkurrenz mit eingeflossen. Aus dieser Untersuchung haben wir die entsprechenden Werte oder auch von örtlichen Erhebungen bei den einzelnen Maßnahmen in den Katalog zur Entscheidungsfindung aufgenommen.

Wenn Sie die L 107 als Beispiel nehmen - wie stark ist der Entlastungseffekt durch die bestehende S 9? -, dann war für unsere Entscheidungsfindung ein Prozentsatz angegeben. Zu der anderen Frage - Strukturgutachten des Regierungspräsidenten - will ich weiter gar keine Ausführungen machen. Der Regierungspräsident ist eine nachgeordnete Behörde der Landesregierung.

**Vorsitzender:** Weiß der das?

(Heiterkeit - Abgeordneter Dreyer [CDU]:  
Es gibt nur einen, der das nicht weiß!)

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

**Landesrat August:** Es ist gefragt worden, was geschieht, wenn es weniger Geld gibt. - Es ist eine Reihe von 1 bis X, und wenn es weniger Geld gibt, wandert der Punkt, an dem die Klappe fällt, einfach nach oben. Das geht - jedenfalls bei uns.

**Abgeordnete Brüning (CDU):** Herr August, Sie sagten, bei der Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans müßte die Sachkunde des Baulasträgers einfließen.

Ich bin Abgeordnete einer ländlichen Region, ich komme aus dem Münsterland. Wir im ländlichen Raum sind insbesondere auf ein flächendeckendes Netz an Landstraßen angewiesen, auch im Hinblick darauf, daß wir den Wirtschaftsstandort der ländlichen Regionen stärken müssen.

Ich habe selbst an den Bauamtskommissionssitzungen teilgenommen und weiß, wie wir um viele kleine Maßnahmen - bei uns im Münsterland geht es zum großen Teil ja nur um Ortsumgehungen, die als sinnvolle Ergänzungen zu betrachten sind - gerungen haben. Die Argumente - auch Ihrerseits - waren immer: Wir sehen die Notwendigkeit, wir ordnen dem höchste Priorität ein, aber die Mittel fehlen.

Vor diesem Hintergrund frage ich: Haben Sie das Gefühl, daß bei der Aufstellung dieses Landesstraßenbedarfsplans die Sachkunde Ihrerseits zur Genüge berücksichtigt worden ist?

**Landesrat August:** Ich denke schon. - Es gibt bei allen Bedarfsfragen natürlich ein Ermessen. Dahinter steckt auch Politik, der Bedarfsplan ist ja nicht ohne Grund ein Gesetz.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Das war früher mal anders!)

Da hat der Minister sicher die Möglichkeit zu sagen: Ich mache das Gesetz so, wie ich es will.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Nein! Nein! Das Gesetz macht nicht der Minister, sondern der Landtag!)

- Er macht Ihnen einen Vorschlag.

Der Landschaftsverband arbeitet dem Minister zu, so steht es auch im Gesetz. Wir haben das sozusagen praktikabel gemacht und auch gesagt, wie man im ländlichen

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

Raum darüber denkt. Das Ringen hat ja seine Ausflüsse gehabt. Im Grunde ist die Prioritätenreihenfolge Ausfluß dieser Auseinandersetzung vor Ort. Das heißt, der Minister kennt jetzt die Wunschvorstellungen im Lande und kann das nun entsprechend seinen politischen Vorstellungen hin- und herschieben. Es steht mir nicht an zu sagen, diese Vorstellungen seien verkehrt, denn er hat die Verantwortung für dieses Gesetz, nicht wir. Wir sind überfordert, auf die Frage, was wir von dem halten, was der Minister macht, etwas zu sagen. Das müssen Sie ihn im Parlament selbst fragen.

**Landesrat Heyde:** Ich darf das aus meiner Sicht ergänzen.

Auch ich habe an den einzelnen Sitzungen der Bauamtskommissionen teilgenommen und kann sagen, daß es sich die einzelnen Mitglieder nicht einfach gemacht haben. Auch bei uns ist jeweils ein Vertreter des Umweltschutzreferates - das bei uns in einer ganz anderen Abteilung ist - gehört worden. Wenn ich das mit der Staatsverwaltung vergleiche, in der ich großgeworden bin, muß ich feststellen, daß das wesentlich demokratischer ist. Wenn nun der Verkehrsausschuß hier eine andere Meinung hat und sich das Ganze durch den Finanzrahmen überlagert, wird es natürlich sehr schwer.

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Was meinen Sie denn jetzt: Wird die Realisierung der Maßnahmen im Landesstraßenbedarfsplan unter dem Strich zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion oder zu einer CO<sub>2</sub>-Vermehrung führen?

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Die Maßnahmen führen zu einer Reduktion, aber wenn der Verkehr zunimmt - das geht in die Hose!)

**Landesrat August:** Wir haben geschrieben, wir glauben, das im Einzelfall ausrechnen zu können. CO<sub>2</sub> ist ja nicht direkt ein Schadstoff, sondern lediglich ein Endprodukt der Verbrennung. Bei den Schadstoffen gibt es Kohlenoxid - den giftigen Stoff -, und wir denken, daß das mit der unvollkommenen Verbrennung zusammenhängt. Das ist ein Prozentanteil.

Ob dabei furchtbar viel herauskommt, steht dahin. Als CO<sub>2</sub>-Maßnahme scheint mir das nicht besonders geeignet zu sein. Es wird sicherlich manches verbessert. Auf der anderen Seite fahren die Leute schneller. Da muß eine Bilanz gemacht werden.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

**Vorsitzender Jaax:** Ich darf nun Frau Thomann-Stahl bitten, mit der zweiten Runde zu beginnen, und mich verabschieden.

Wie Sie wissen, hat die SPD-Fraktion Haushaltsberatungen. Sie haben eben gehört, daß mein Kollege Herr Heinrich Dreyer mindestens 50 Millionen DM mehr für den Verkehr gefordert hat. Wenn wir dafür keine Mehrheit erhalten - und das scheitert eventuell an mir -, wäre das ein Grund, daß Herr Dreyer mehrere Tage nicht mit mir spricht. Und da ich ihn gut leiden kann, möchte ich durchaus versuchen, die 50 Millionen zu kriegen. Er liegt ja ziemlich nah an der Forderung der SPD-Fraktion. Das liegt daran, daß wir sehr oft miteinander sprechen.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Ist das der verkehrspolitische Arbeitskreis oder die SPD-Fraktion? - Heiterkeit)

**Pawellek (Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen):** Meine Damen und Herren! Ich darf zunächst sagen, daß ich es bedauere, daß Ihnen unsere Antworten auf Ihre Fragen nicht schriftlich vorliegen. Sie müßten eigentlich in der Post sein.

(Zuruf: Ist gerade eben angekommen!)

- Gut.

Zu Frage 1:

Die Industrie- und Handelskammern haben Gelegenheit gehabt, den Landschaftsverbänden die von Ihnen für notwendig gehaltenen Projekte mitzuteilen. Insofern sind die Kammern rechtzeitig in das Verfahren eingeschaltet worden.

Zwischen den Anmeldungen zum Landesstraßenbedarfsplan und dem nunmehr vorliegenden Regierungsentwurf bestand jedoch keine weitere Möglichkeit zur Mitwirkung der betroffenen Institutionen. Es wird daher angeregt, analog zum Verfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans zukünftig zunächst einen Referententwurf vorzulegen und diesen in einem Anhörungsverfahren zur Diskussion zu stellen.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

Zu Frage 2:

Der Entwurf bleibt deutlich unter dem tatsächlichen Bedarf an Landesstraßen in NRW zurück.

Zu Frage 3:

In der Planung fehlen viele Projekte, die aus der Sicht der kammerzugehörigen Wirtschaft notwendig sind. Die Kammern haben diesen Bedarf dezentral - jede Kammer für sich - den Landschaftsverbänden mitgeteilt. Eine Auflistung aller dieser Anmeldungen liegt mir zum heutigen Termin nicht vor. Mir liegen zwar Anmeldungen einzelner Kammern vor, diese möchte ich aber nicht vortragen, denn das würde den zur Verfügung stehenden zeitlichen Rahmen sprengen.

Die Landschaftsverbände haben außerhalb des vorgegebenen Finanzrahmens Maßnahmen aufgelistet, deren Bedarf zweifelsfrei vorhanden ist.

Zu Frage 4:

Das Finanzvolumen, mit dem der tatsächliche Bedarf zum Ausbau der Landesstraßen realisiert werden könnte, können wir Kammern aus eigenen Quellen nicht ermitteln, denn das hängt von zahlreichen Variablen der Bauausführung ab, und diese kennen wir nicht.

Wir sind der Auffassung, daß durch die als Bedarf festgeschriebenen Maßnahmen und Vorschläge der Landschaftsverbände ein mindest erforderliches Ausbauvolumen dokumentiert wird. Danach müßte sich dann auch das zur Verfügung stehende Finanzvolumen ausrichten. Der tatsächliche Ausbaubedarf und damit das tatsächlich erforderliche Finanzvolumen dürfte noch über diesem Wert liegen.

In jedem Fall müßte - schon wegen der erheblichen Preissteigerungen im Baubereich und der Mehraufwendungen im Umweltschutz - der seit rund zehn Jahren andauernde Trend des absoluten Rückgangs der Investitionsausgaben für den Landesstraßenbau - 1982: 454,5 Millionen DM, 1991: 332,4 Millionen DM - umgekehrt werden.

Nach Auffassung der Kammern macht es keinen Sinn, in den zu geringen Finanzrahmen von 2,9 Milliarden DM auch alle Maßnahmen der 2. Dringlichkeitsstufe einzubeziehen. Der vorgegebene Finanzrahmen sollte wie beim bisherigen Bedarfsplan ausschließlich auf Maßnahmen der Dringlichkeitsstufe I beschränkt bleiben. In gleicher Weise geht der Bundesverkehrswegeplan vor. Das hätte zur Folge, daß selbst

bei dem restriktiven Finanzrahmen des Ministers für Stadtentwicklung und Verkehr zusätzliche Projekte für 900 Millionen DM in die Stufe 1 des Bedarfsplans eingestellt werden könnten.

Alle Straßenbauprojekte, für die Bedarf festgestellt wird, für die aber der Finanzrahmen der Dringlichkeitsstufe 1 nicht ausreicht, müßten unabhängig vom zur Verfügung stehenden Finanzvolumen in eine Stufe "weiterer Bedarf" aufgenommen werden.

Zu Frage 5:

Der Verzicht auf notwendige Ortsumgehungen - und auch Stadtteilumgehungen - hat noch mehr Staus und Stop-and-go-Verkehr und damit eine Zunahme der Schadstoff- und Lärmemissionen innerhalb der betroffenen Ortslagen zur Folge. Die Mobilität innerhalb der Orte wird weiter eingeschränkt. Die für die Standortqualität der Orte wichtige Erreichbarkeit wird reduziert, da der notwendige Ziel- und Quellenverkehr noch mehr behindert wird.

Der überörtliche Verkehr wird unnötigerweise in verstopfte Ortsstraßen gezwungen, so daß Standortnachteile für die ganze Region die Folge sind.

Zu den gesamtwirtschaftlichen Verlusten gehören erhebliche betriebswirtschaftliche Verluste - Wartezeiten, erhöhter Einsatz von Fahrzeugen im Güterverkehr und generell die Unkalkulierbarkeit aller Beförderungs- und Transportvorgänge - bei den einzelnen Unternehmen.

Zu Frage 6:

Quantifizieren können wir die CO<sub>2</sub>-Belastungen nicht. Wir sind aber der Auffassung, daß jedes Straßenbauprojekt, das Staus und Stockungen abbaut und dazu beiträgt, daß der Verkehr fließen kann, Abgase und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert. Somit werden auch die im Landesstraßenbaugesetz zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Vermeidung von Staus vorgesehenen Straßenbauprojekte zu CO<sub>2</sub>-Reduktionen führen. Die Kammern verweisen auf eine Untersuchung der TU Berlin, nach der sich durch verbesserte Verkehrsabläufe und gezielte Infrastrukturmaßnahmen rund 30 % der bisherigen CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen lassen.

Zu Frage 7:

Die im Gesetz vorgeschlagenen Straßenbauprojekte sind ein Beitrag zur notwendigen CO<sub>2</sub>-Reduktion. Dieser Beitrag wäre wesentlich höher, wenn der tatsächliche Bedarf an Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen gedeckt werden könnte. Da das nicht der Fall ist, wird der Kfz-Verkehr zu - vermeidbaren - CO<sub>2</sub>-Belastungen gezwungen.

Zu Frage 8:

Die Kammern kennen diese verkehrszweigübergreifenden Netzuntersuchungen nicht.

Gemessen an der tatsächlichen und der zu erwartenden Verkehrsnachfrage wird dem schienengebundenen Personen- und Güterverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang eingeräumt. Auch ein Vorrang vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau ist erkennbar.

Konkret haben wir zu dieser Fragestellung aus dem Landesstraßenbedarfsplan direkt nichts ableiten können. Wir glauben, daß sich diese Frage auf § 28 Landesentwicklungsprogramm bezieht.

Nach unserer Auffassung wird die Verkehrspolitik dem absehbaren Verkehrsbedarf und den Erfordernissen des Umweltschutzes nicht gerecht. Wünschenswerte und notwendige Verlagerungen auf umweltverträglichere Verkehrsträger lassen sich kurz- und mittelfristig in nennenswertem Umfang nicht erreichen.

Landesstraßenbaumaßnahmen dienen vorrangig dem regionalen und lokalen Verkehr. Hier ist in den meisten Fällen die Verlagerung auf die Schiene nicht möglich. Sehr häufig bietet die Schieneninfrastruktur überhaupt keine Alternative zur Straße. Das gilt insbesondere für die Erschließung der Fläche.

An dieser Stelle möchte ich von unserer schriftlichen Antwort ein wenig abweichen:

Gerade die Kammern in der Fläche Nordrhein-Westfalens weisen immer wieder darauf hin, daß sich mit dem Rückzug der Bahn aus der Fläche erhebliche Probleme ergeben. Von der Schiene nicht mehr erschlossene Regionen brauchen die Anbindung an die Schiene; Güterverkehrszentren brauchen die Anbindung an die Schiene. Post und Bahn transportieren über erhebliche Strecken auf der Straße. Das alles setzt Landesstraßenbau voraus.

Zu Frage 9:

In den Städten und Kreisen vorhandene Untersuchungen zu Verkehrsströmen, Pendlerverflechtungen usw. sollten in die Untersuchungen zur Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans einfließen. Die Abstimmung von vorbereitenden Unterlagen für die Aufstellung von Landesstraßenbedarfsplänen und -ausbauplänen über die Landschaftsverbände hat sich als sinnvoll erwiesen. Am eigentlichen Zwangspunkt, dem zu geringen Finanzvolumen, dürften auch andere Abstimmungsverfahren nichts ändern. Wir meinen: Wichtiger als Verfahrensänderungen im Bereich der einzelnen Planungshierarchien ist eine Straffung und Beschleunigung des Verfahrensablaufs insgesamt.

Zu Frage 10:

Die Neufassung des § 1 stellt keine Privilegierung der Fachplanung "Straße" dar. Die Feststellung, daß aus verkehrlicher Sicht der Bedarf für eine bestimmte Baumaßnahme gegeben ist, nimmt die endgültige Entscheidung über eine Realisierung des Projekts nicht vorweg. Der im Landesstraßenausbauplan gesetzlich festgelegte verkehrliche Bedarf wird im Zuge des Planverfahrens vielmehr gegen die übrigen - gegebenenfalls widerstreitenden - Belange abgewogen. Eine Nullvariante bleibt daher weiterhin prinzipiell möglich, wenn widerstreitende Belange den verkehrlichen Bedarf bei allen untersuchten Linienvarianten überwiegen. Der Ausschluß einer erneuten Bedarfsprüfung durch Gerichte und Behörden stellt somit einen dringend erforderlichen und daher zu begrüßenden Beitrag zur Planungssicherheit und Planungsbeschleunigung dar.

(Beifall)

**Stellv. Vorsitzende Thomann-Stahl:** Bevor ich Herrn Dr. Petersen vom Wuppertal Institut das Wort erteile, darf ich aufklären, weshalb uns die Zuschrift der Kammervereinigung nicht vorlag: Sie ist an den Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses, Herrn Dr. Schwericke, gerichtet worden und ist erst jetzt dem Verkehrsausschuß zugestellt worden.

**Dr. Petersen (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie):** Das Wuppertal Institut im Wissenschaftszentrum des Landes Nordrhein-Westfalen hat seine Aufgabenbeschreibung im Titel: Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

Wir sehen für den Bereich Verkehr einige langfristige Perspektiven, die seit einigen Jahren von allen einhellig anerkannt werden: Verkehrsvermeidung, Verkehrsreduzierung und Verkehrsverlagerung.

Im Hinblick auf die konkreten Fragen möchte ich auf unsere schriftliche Ausarbeitung verweisen; in der Zeit, die mir hier zur Verfügung steht, möchte ich einige allgemeine Ausführungen machen.

Ich sehe bei den bisherigen Diskussionen durchaus die Chance, zu einem sachlichen Konsens zu kommen. Bei der Frage der Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Straßenbau, speziell durch die im Landesstraßenbauplan aufgeführten Maßnahmen, sollte man ein gewisses Spannungsverhältnis zwischen lokalen und den allgemeinen, globalen Interessen ruhig zugestehen.

Verkehrliche Probleme vor Ort sollen durch Straßenbau - Ortsdurchfahrten - gelöst werden. Dies ist zunächst aus der Sicht der Betroffenen ein logischer Schluß. Die Straßenkapazität wird dadurch aber insgesamt erweitert. Wenn mehr Straßenkapazität angeboten wird, steigt auch die Attraktivität dieses Verkehrsträgers gegenüber den anderen, und größere Fahrweiten werden attraktiver. Jede Straßenbaumaßnahme, und sei es nur eine Ortsumgehung, führt dazu, daß die Fahrzeit für die gleiche Strecke reduziert wird. Aus langfristigen Raubeobachtungen wissen wir, daß eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit langfristig zu einer Erhöhung der Fahrdistanzen führt. Wenn das Verkehrsangebot größer ist, wird auch mehr Verkehr erzeugt - darüber besteht in der Wissenschaft Einigkeit.

Eine lokale Bilanzierung von CO<sub>2</sub> und anderen Schadstoffen kann man vornehmen; die Herren von den Landschaftsverbänden haben es bereits gesagt. Mir erscheint es aber umstritten, ob eine Straßenbaumaßnahme - per se betrachtet - CO<sub>2</sub>-reduzierend wirkt. Das Problem ist, daß immer von der Voraussetzung, daß nicht mehr gefahren wird, daß die Rahmenbedingungen unverändert bleiben, ausgegangen wird. Das ist bei kleinteiligen Maßnahmen auch Usus. Nimmt man aber das Gesamtprogramm, das erweiterte Straßenangebot, ist sicher eindeutig der Schluß zu ziehen, daß aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens die Emissionen steigen. Insofern ist das Spannungsverhältnis zwischen den lokalen Anliegen und der globalen Bilanzierung eindeutig.

Auf die Frage, ob die einzelnen Maßnahmen im Hinblick auf die Emission der klassischen Schadstoffe - die Kohlenwasserstoffe und die Stickoxide - positiv oder negativ zu bewerten sind, kann man fachlich näher eingehen. Wenn weniger angehalten werden muß, wird natürlich weniger CO emittiert. Aber CO ist hier nicht das Emissionsproblem - wie es bei extremen Situationen, zum Beispiel bei Straßen-

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

schluchten, der Fall ist. Das Emissionsproblem der Regionen und des Landes sind die Stickoxide - Stichworte: Ozonbildung, Sommersmog und, nach wie vor, saurer Regen. Jede Maßnahme, die die Stickoxidemissionen erhöht, muß daher sehr viel kritischer gesehen werden als eine Maßnahme, die die Kohlenmonoxidemissionen reduziert. Jede Erhöhung der Geschwindigkeit führt zu mehr Stickoxidemissionen. Ich möchte an diesem Bewertungspunkt ein dickes Fragezeichen setzen.

Diese Anmerkungen beziehen sich nicht nur auf das Landesstraßenausbaugesetz, sondern ebenso auf die Baumaßnahmen des Bundes, letzten Endes natürlich auch auf die der Kreise.

Die Aussage, daß mehr Verkehrsangebote zu mehr Verkehr führen, ist allgemein-gültig und gilt im übrigen nicht nur für die Straße. Sowohl von den großen Planungen - ICE oder Transrapid - als auch von den kleinen - Erweiterung des S-Bahn-Angebotes - weiß man, daß ein zusätzliches Verkehrsangebot in der Regel nicht zu einer merkbaren Reduzierung des Autoverkehrs führt. Wir haben aus den Transrapid-Studien einen erheblichen Umfang an neu induziertem Verkehr prognostiziert. Wir wissen auch: Trotz der Erweiterung des S-Bahn-Angebotes im Kanton Zürich sind nicht weniger Autos in die Stadt Zürich hineingependelt. Die Tatsache, daß die S-Bahnen dort dennoch gut besetzt sind, beruht darauf, daß der Besetzungsgrad der Fahrzeuge abgenommen hat.

Daraus ist nach unserer Ansicht abzuleiten, daß wir die Ziele des Umweltschutzes Verkehrsreduzierung, Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung - wie eingangs schon zitiert - nur erreichen können, wenn jede Maßnahme, die die Kapazität erweitert, und sei sie im Landesstraßenausbaugesetz, vermieden wird. Wenn aus lokalem Interesse eine Ortsumgehung intendiert ist, sollte man darauf achten, daß daraus keine Kapazitätserhöhung resultiert, sondern daß eine Form der Straßennutzung gewählt wird, die keinen Zeitvorteil erbringt; dies kann jemandem, der leistungsfähige Straßen haben möchte, sicher nur schwer überzeugend vermittelt werden. Die Fakten sprechen aber leider dafür, daß dies zu mehr Verkehr führt.

Noch ein Hinweis zur Staubeseitigung. Mein Vorredner sagte, hierzu sei die Bilanz insgesamt positiv. Ich habe in meiner schriftlichen Antwort eine Prognos-Studie erwähnt. Infolge des Nachfrageüberhangs bei hochbelasteten Straßen führt jede Maßnahme, durch die die Durchschnittsgeschwindigkeit erhöht wird, zu dem Effekt, den ich mehrfach angesprochen habe. Man kann bei der Bilanzierung nicht davon ausgehen, daß der Verkehr gleich bleibt. Davor ist in Bundestagsanhörungen verschiedentlich gewarnt worden. Es wurde gesagt, dies sei eine Milchmädchenrechnung, und ich meine, man tritt den Milchmädchen damit zu nahe. Die üblichen Kosten-Nut-

zen-Analysen, die aufgrund rein lokaler Betrachtungsweise auf Zeitvorteile und Emissionssenkung abheben, führen in die gleiche Irre.

Das Wuppertal Institut kann die lokalen Überlegungen zur Verkehrssicherheit oder zu Lärmschutzmaßnahmen weder abwägen noch kritisieren. Die langfristige Zielsetzung, Emissionen zu reduzieren und Verkehr zu verlagern - über die Einigkeit besteht -, können wir aber nicht erreichen, wenn wir dem Auto weiterhin seinen Raum geben.

Noch ein kritisches Wort zum Bedarf. Ich denke, Bedarf ist eine variable Größe. Mein Vorredner sagte, wenn er den Bedarf, den die Industrie- und Handelskammern sähen, hier auflisten wollte, käme er mit der zur Verfügung stehenden Zeit nicht aus. Das glaube ich. Wir dürfen aber nicht zur Grundlage nehmen, daß Straßenbau so geplant wird, daß jede Ausweitung des Autoverkehrs ihren Platz hat.

**Schäper-Beckenbach (Verkehrsclub Deutschland [VCD]):** Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Als erstes möchte ich mich dafür bedanken, daß der VCD als einzige politische Gruppe - zumindest hier im Saal - als Sachverständiger akzeptiert worden ist und Stellung nehmen darf.

Ich möchte darauf hinweisen, daß wir eine dezidierte Stellungnahme abgegeben haben. Wie mein Vorredner möchte auch ich nicht auf die einzelnen Fragen eingehen, sondern ein bißchen das Umfeld betrachten.

Der Landesstraßenbedarfsplan muß von uns genauso kritisch gesehen werden wie Planungen zu Hochgeschwindigkeitstrassen der Deutschen Bundesbahn. Ich verweise darauf, daß bei einem Zeitraum von knapp sieben Monaten auch politische Verbände wie der VCD Untersuchungen bzw. die Bearbeitung auch nur halbwegs vernünftig nicht durchführen können, da uns noch viel weniger Kapazitäten zur Verfügung stehen als den Landschaftsverbänden; diese haben den mangelnden Zeitraum ja auch schon beklagt.

Ziel unserer Bemühungen kann nur sein, ein menschen- und umweltgerechtes Verkehrssystem zu haben. Über die eigentliche Situation brauchen wir uns sicher nicht mehr zu unterhalten. Wir wissen, daß das System Auto Mängel hat; sein einziger Vorteil besteht darin, daß es bequem ist. Demgegenüber stehen: Flächenverbrauch, Lärm, Ozon, CO<sub>2</sub>, Unfall, Krankheit, Tod, Kosten. Im Moment wird nur daran herumgedoktert, diese Probleme zu minimieren. Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß sie existieren. Unserer Meinung nach ist das System Auto mittlerweile an seiner Verträglichkeitsgrenze angelangt.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

Wir können an dieser Situation herzlich wenig ändern. Ich glaube aber, daß wir einen Konsens finden können, daß es so nicht weitergehen darf. Wir sind uns nur noch nicht einig, wie wir die Situation verändern können.

Das Land Nordrhein-Westfalen befindet sich seit mindestens 20 Jahren in einem Strukturwandel. Dieser muß im Montanbereich fortgesetzt und im Verkehrsbereich begonnen werden. Dazu brauchen wir eine Menge Phantasie, und diese darf nicht damit enden, daß wir sagen: Wir brauchen mehr Straßen, weil wir mehr Autos haben. Irgendwo ist ein Ende des Mehr. So kann es nicht weitergehen. Ich kann Sie, meine Damen und Herren Abgeordnete, deshalb nur auffordern, dazu beizutragen, daß wir aus dieser Situation herauskommen, indem zum Beispiel intelligente Systeme geschaffen und Verkehrsmanagement betrieben wird.

In unserem Land existieren zwei Verkehrsverbände, zu denen man nur sagen kann, daß diese Bezeichnung eine Worthülse ist. Aus unserer Sicht bedeutet "Verkehrsverbund", daß die Verkehrsträger wirklich zusammen- und nicht gegeneinander arbeiten. Bei unseren Verkehrsverbänden kann ein Busfahrer des einen Verbundunternehmens einem Busfahrer des anderen nicht per Funk Auskunft geben, ob ein Fahrgast noch umsteigen kann. Wir haben keine Verkehrsverbände, sondern nur Verwaltungsapparate.

Die Landesstraßen sollen in einem Maße ausgebaut werden, das in einem krassen Mißverhältnis zur Schiene steht. Wir haben gerade gehört, daß das Münsterland weitere Straßen braucht. Wenn wir im Münsterland bei Straße und Schiene den gleichen Maßstab anlegen würden, hätte der Landschaftsverband heute nicht von Ortsumgehungen sprechen können, sondern von der Befestigung irgendwelcher Postkutschenwege. Wir fragen uns, ob auch nur eine Bundesbahnstrecke im Münsterland in den nächsten 20 Jahren den gegenwärtigen Stand der Technik erreicht haben wird. Dies müssen wir uns vor Augen führen, wenn der Landschaftsverband immer wieder sagt, daß die Schiene dort keine großen Verkehrsmengen aufnehmen kann. Dies ist aber Voraussetzung dafür, daß Autoverkehr reduziert werden kann. Unter den derzeitigen Bedingungen ist das einfach unmöglich.

Ich kann Sie nur auffordern, das ganze Geld für den Landesstraßenbedarfsplan nicht in Straßen zu investieren. Das wäre eine Investition in die Vergangenheit, nicht in die Zukunft. Wir brauchen in unserem Ballungsraum dringend zum Beispiel Anschlußsicherungssysteme. Das funktioniert noch nirgendwo. Es gibt kein Forschungsvorhaben, bei dem die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln untersucht wird.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

Meiner Meinung nach ist das Karlsruher Modell für Nordrhein-Westfalen mit seiner Ballungszone die Lösung. Bei der Untersuchung des VRR ist dieses aber völlig hinten runtergefallen, und das in einem Land, das zukunftsweisend sein will. Wir können nicht die alten Maschen weiterstricken: noch mehr Straßen!

Es ist wichtig, daß es eine Kombination im Umweltverbund gibt. Wo kann man zum Beispiel im Bus ein Fahrrad mitnehmen? Das kann man in ganz NRW nicht.

(Widerspruch der Abgeordneten Thomann-Stahl [F.D.P.], des Abgeordneten Dreyer [CDU] und des Abgeordneten Wächter [CDU])

- Nein! Im Berufsverkehr können Sie schon kein Fahrrad mehr mitnehmen.

Auch Halbherzigkeiten wie das Modellprojekt Gladbeck sind keine Lösung. Ich möchte denjenigen sehen, der ein Auto kauft, bei dem der Anlasser nur alle 30 Minuten funktioniert.

Sie müssen umdenken! Ich hoffe, daß ich Sie dazu ein wenig angeregt habe.

**Abgeordneter Dreyer (CDU):** Daß wir den öffentlichen Personennahverkehr verbessern müssen, daß wir die Schnittstellen verbessern müssen, daß wir für die Schiene sehr viel tun müssen - das ist Allgemeingut im Verkehrsausschuß dieses Landtags. Damit und auch mit der Finanzierung haben wir uns noch vor wenigen Monaten intensiv beschäftigt.

Wenn wir 10 % des Straßenverkehrs auf die Schiene verlagern wollen, brauchen wir eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit. Das ist doch wohl auch Ihnen klar! Die Verlagerungspotentiale stehen noch nicht zur Verfügung - unabhängig davon, daß manche Angebote im ländlichen Raum auch einigermaßen wirtschaftlich nicht erbracht werden können. Ihr Appell in allen Ehren, aber unsere Überzeugung ist, daß wir auch die Erreichbarkeit auf der Straße verbessern müssen

(Abgeordnete Nacken [GRÜNE]: Ihre!)

und daß wir mit Ortsumgehungen die Situation der Menschen in den Ortslagen erträglicher machen müssen.

Die CDU-Fraktion ist der Meinung, daß der Finanzrahmen nicht eingeengt, sondern erweitert werden muß. Das entspricht dem, was Sie, Herr Pawellek, für die Industrie-

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

und Handelskammern ausgeführt haben. Auch Sie haben die Ausweitung des Volumens in der Größenordnung beziffert, die ich genannt habe.

Wir sind uns auch darin einig, daß die Maßnahmen der Stufe 2 nicht in den Finanzrahmen eingerechnet werden sollten. Sie haben angedeutet, daß die Meldungen zu den einzelnen Projekten unterwegs seien. Wäre es Ihnen möglich, uns diese im Laufe der nächsten 14 Tage noch zu senden, oder sind Sie mit der Reihenfolge des Landschaftsverbandes, die ja auch Sie kennen, einverstanden? Ich habe eine Fülle von Zuschriften einzelner Kammern erhalten und festgestellt, daß es sich im Grunde um die Projekte handelt, die auch von den Landschaftsverbänden als dringlich bezeichnet, durch den Finanzrahmen aber gekappt worden sind.

Herr Petersen, wir haben über diese Fragen ja schon bei der letzten Anhörung hier im Hause gesprochen. Da gibt es unterschiedliche Grundauffassungen. Wir sind der Meinung, daß es zur Bewältigung des Verkehrs nicht genügt, die Schnittstellen zu verbessern und Verkehre zu verlagern - das halten wir auch für erforderlich -, sondern auch die Verkehrsinfrastruktur muß verbessert werden. Herr Pawellek hat gesagt, daß sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen dann um 30 % verringern werden. Sie, Herr Petersen, haben nicht bestritten, daß diese Wirkung eintritt, Sie sagen nur, daß dies durch wachsenden Verkehr überkompensiert wird.

Verkehr stellt Mobilität dar. Sie müssen doch sehen: "Frauenmotorisierung" ist ein Faktum. Heute macht jedes 18jährige Mädchen den Führerschein, aber erst 30 % der Frauen verfügen über ein Fahrzeug. Frau Nacken, wollen Sie den Frauen diese Entwicklungschance nehmen?

(Heiterkeit bei der CDU)

92,3 % der Männer fahren in der Gegend herum, und jetzt kommen die Frauen endlich dahin, und Sie wollen sagen: Ofen aus!

Dann: "Rentermobilisierung". Auch dieses Phänomen ist festzustellen. Jeder, der ins Rentenalter tritt, hat Führerschein und Auto. Noch ältere Leute haben das nicht. Das heißt: Hier wird es Verkehrswachstum geben. Das sagen alle Verkehrsinstitute voraus.

Die CDU-Fraktion hat einen Antrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion vorgelegt und eine Fülle von Maßnahmen dazu vorgeschlagen. Wir halten das alles für wichtig. Aber dieses Ende der Fahnenstange sehen wir so nicht.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

**Pawellek:** Herr Dreyer, ich werde sofort alle 15 anderen Kammern bitten, Ihnen ihre Liste direkt zu übersenden. Im übrigen, falls nicht alle Kammern ihre Wünsche komplett mitteilen, halten wir das, was die Landschaftsverbände aufgereiht haben, für eine sehr gute und zuverlässige Alternative.

**Stellv. Vorsitzende Thomann-Stahl:** Herr Pawellek, bitte sorgen Sie dafür, daß die Schreiben an die Präsidentin oder an den Verkehrsausschuß geschickt werden. Dann werden sie automatisch verteilt.

**Dr. Petersen:** Herr Dreyer, ich halte die Angabe 30 % für nicht übertragbar; das mag für einzelne hochbelastete Straßensituationen, meinetwegen im Vergleich zu einer Durchschnittsgeschwindigkeit ohne jede Kreuzung, gelten. Wenn Sie Stop-and-go durch Durchschnittsgeschwindigkeit 60 km/h ersetzen, mag das gehen. Prognos hat das für das Straßennetz der Bundesrepublik einmal - ohne den Effekt der Angebotsausweitung und für den Fall, daß alle Stauungen beseitigt werden - auf 2,5 % geschätzt. Das ist sicherlich eine illusorische Vorstellung. Die Zahlen, die hier genannt worden sind, beziehen sich wahrscheinlich auf einen Einzelfall. Dazu folgendes Beispiel:

Zur Begründung für Parkleitsysteme wird immer wieder behauptet, der Parksuchverkehr mache je nach Quelle 40 bis 70 % aus. Dies sind einzelne Spitzenwerte, die durchaus vorkommen. Man kann den Parksuchverkehr aber sogar mit 100 % ansetzen, weil jeder parken will. Solche Aussagen "von - bis" sind im Grunde unsinnig. Ohne Nachfrageerhöhung ist die Prognos-Zahl 2,5 % sicherlich realistisch; weil aber alle Staus nicht beseitigt werden können, ist sie wiederum nicht realistisch.

Zu Ihrer Anmerkung zur "Frauenmotorisierung": Ich denke, an diesem Punkt wird deutlich, daß das Verkehrssystem insgesamt auf dem falschen Wege ist. Wir können es weder von der Umwelt noch von der Kapazität her leisten, daß jeder Mensch zu jeder Zeit ein Auto fährt. Die Autoorientierung einer Verkehrspolitik damit zu begründen halte ich für verheerend. Bedenken Sie die Verhältnisse in Los Angeles. Auf den Highways dort sind überwiegend Staus. Es gibt einfach eine Grenze des Autoverkehrssystems von der Dichte her, die man nicht verschieben kann.

Sie erwähnten eingangs als Ziel des Landesstraßenprogramms, daß die Erreichbarkeit auf der Straße verbessert werden müsse. Es bestand hier einmal Einigkeit, daß das Land Nordrhein-Westfalen von der Erreichbarkeit her eigentlich keinen Straßenbaubedarf mehr hat.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

Schlußanmerkung: Jede Mark kann man nur einmal ausgeben. Wird sie für Straßen ausgegeben, kann man sie nicht für zukunftsfähige Systemlösungen ausgeben. Wenn 10 000 Fahrzeuge täglich auf einer Straße fahren können, muß auch Platz für einen leistungsfähigen ÖPNV sein. Diesen haben wir leider nicht.

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Dr. Petersen, anschließend an Ihre Aussage, daß jede Mark nur einmal ausgegeben werden kann: Ist es dann nicht konsequent, die Mittel für den Landesstraßenbau für kleinere Maßnahmen umzuwidmen? Herr August sagte, daß enormer Mittelbedarf bestehe für Radwegebau, Lärmschutz, Verkehrssicherheit usw. Dies müßte die Schlußfolgerung aus dem Konflikt zwischen regionalen Anforderungen und der Schadstoff-Problematik, den Sie beschrieben haben, sein.

Herr Dreyer, wenn Sie mich schon direkt ansprechen, als wäre ich die anzuhörende Frau: Es ist Fakt, daß viele Frauen, ältere Menschen und auch Kinder mit dem Pkw transportiert werden müssen. Es ist nicht so, daß es die Frauen als Glanzpunkt der Emanzipation verstehen, ein eigenes Auto zu haben und sich damit fortbewegen zu können.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Also, meine beiden Töchter wollen den Führerschein machen!)

Siedlungsstrukturen und Arbeitsplatzbedingungen haben zu dieser hohen Zwangsmobilität geführt. Ich denke, dies ist eine Konsequenz aus der Tatsache, daß überall, auch hier im Landtag, die Dinge schön getrennt voneinander diskutiert werden: einmal den CO<sub>2</sub>-Antrag, einmal den Landesstraßenbedarfsplan, einmal den Bundesverkehrswegeplan und einmal den ÖPNV-Plan. Wir diskutieren darüber nie in der Gesamtheit, sondern es wird versucht, dies möglichst voneinander zu trennen.

**Stellv. Vorsitzende Thomann-Stahl:** Ich finde, wir sollten das Thema "Frauenmobilität" Frau Ridder-Melchers für das Gleichstellungsgesetz ans Herz legen: Jeder Mann darf so lange kein neues Auto kaufen, bis die Frauen den gleichen Motorisierungsgrad erreicht haben.

(Heiterkeit)

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

**Dr. Petersen:** In der Tat beseitigt man die Belastung in den Städten auf lange Sicht besser, wenn man den Autoverkehr insgesamt weniger attraktiv macht. Dem Ziel Mobilitätsgewinnung ist in den Städten, so glaube ich, mit dem ÖPNV besser gedient, weil die andere Mobilität zu viele - auch - soziale Probleme schafft. Ich würde Maßnahmen, die diese Probleme lösen helfen, ohne daß das Straßennetz ausgeweitet wird, in der Tat bevorzugen.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.):** Auch ich habe eine Frage an Sie, Herr Dr. Petersen.

Sie haben gesagt: Jede Maßnahme, die die Verkehrskapazität erhöht, erhöht das Verkehrsaufkommen. Sie haben das auch auf den ÖPNV bezogen, Sie haben das Beispiel Zürich angeführt. Angesichts der Tatsache, daß wir Verkehr vermeiden wollen, frage ich, was die Konsequenz dieser Ausführung ist - daß wir weder ÖPNV noch Straßen noch sonstige Verkehrssysteme ausbauen können?

**Dr. Petersen:** Wenn wir Verkehrsreduzierung als langfristiges Ziel sehen, müssen wir auch die Kapazitäten der Infrastruktur reduzieren und umschichten. Eine Erweiterung in Richtung ÖPNV ohne Reduktion anderer Verkehrsträger und ohne Restriktionen - ich sage es ganz deutlich - führt in die falsche Richtung. Im übrigen: Wenn eine Umgehungsstraße mit hoher Geschwindigkeitsauslegung gebaut wird, die Ortsdurchfahrt nicht zurückgebaut und die Erreichbarkeit restriktiv gehandhabt wird, wird sich nur wenig an Entlastung tun. Ähnliches gilt für den Vergleich der Verkehrsträger insgesamt.

**Abgeordneter Wächter (CDU):** Herr Schäper-Beckenbach, Sie haben ein Plädoyer für die Reduzierung des Autoverkehrs gehalten und sind für den ÖPNV in die Offensive gegangen.

Ich komme aus dem ländlichen Raum. Jeder weiß, daß sich ÖPNV im ländlichen Raum finanziell nur sehr schwer darstellen läßt. Wir brauchen Entwicklungspotentiale, insbesondere aus der wirtschaftlichen Sicht. Von der strukturellen Situation der ländlichen Räume sind wir im Hinblick auf Arbeitsplätze usw. im Vergleich zu den Ballungsräumen nach wie vor beteiligt. Ich bin durchaus für ortsnahe Arbeitsplätze. Wie wollen Sie die verkehrliche Entwicklung dort sicherstellen? Sind Sie nicht der Meinung, daß die Fahrt zum Arbeitsplatz und auch der gewerbliche Verkehr sichergestellt werden müssen? Wie wollen Sie das konkret organisieren?

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

**Schäper-Beckenbach:** Im ländlichen Raum stellt sich die Situation natürlich ganz anders dar als im Ballungsraum.

(Abgeordneter Wächter [CDU]: Da müssen Sie differenzieren!)

- Das werden wir auch. - Sie bekennen mit Ihrer Frage, daß Sie das Auto als einzige Lösung ansehen. Das kann aber keine Grundlage sein, um dieses Problem zu lösen, dafür ist Phantasie nötig. Die gegenwärtig vorhandenen Strukturen müssen aufgebrochen werden. Da darf es nicht sein, daß, wie im Münsterland, Strecken einfach gekappt werden. Ziel muß sein, daß soweit wie möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren werden kann. Mittlerweile bestehen dort teilweise so große Löcher, daß man 30 bis 40 Kilometer fahren muß, um die nächste Schiene zu erreichen. Ich frage, ob das langfristig so sein darf.

Das derzeitige System ist nicht akzeptabel. Ich will keine Einzelbeispiele anführen, nur sagen, daß zwischen Coesfeld und Gronau auf der Schiene Fahrzeiten sind wie 1928. Nächstes Jahr wird diese Strecke wegen Finanzmangels und aus technischen Gründen stillgelegt, und dies in einem der reichsten Länder der Welt. Da frage ich Sie, ob dieses System in Ordnung ist.

Sie werden die Probleme - auch - im ländlichen Raum nur lösen, wenn Sie sie mit Phantasie angehen. Ein Patentrezept kann auch ich Ihnen nicht geben. Wenn Sie aber weiter als Grundvoraussetzung das Auto ansehen, sind wir zu weit voneinander entfernt, um je auf eine Ebene zu kommen.

**Abgeordneter Wächter (CDU):** Eine Zusatzfrage! - Das ist alles schön gesagt. Als umweltbewußter Mensch könnte auch ich mir das anders vorstellen. Aber wenn wir solche Aussagen vor Ort politisch vertreten sollen, müssen klare Konzepte aufzeigen, wie so etwas organisiert werden kann. Vieles ist einfach nicht tragfähig. Das müßten Sie aus der Erfahrung wissen.

**Schäper-Beckenbach:** Bedenken Sie, daß das Karlsruher Modell zur Zeit die einzige Neuigkeit in diesem Bereich ist, Ansonsten heißt die Lösung: mehr Straße - vielleicht noch der Versuch, auf alten Strecken ein etwas neueres Fahrzeug fahren zu lassen. Ich möchte anregen, daß hierüber nachgedacht wird.

Verkehrsausschuß  
29. Sitzung

10.11.1992  
zi-mj

Es darf auch nicht, wie Frau Nacken schon sagte, die CO<sub>2</sub>-Problematik und der ÖPNV-Ausbauplan isoliert vom Straßenbedarfsplan betrachtet werden, sondern nur im Zusammenhang. Nur dann können wir zu einer Lösung finden.

**Abgeordneter Kampmann (CDU):** Herr Dr. Petersen, mit wem treten Sie in den Dialog? Mit den Landschaftsverbänden und den Kammern?

Sie haben weder von den Verkehrsspitzen durch den Berufsverkehr, noch von den Güterverkehren gesprochen. Es ist ja nicht immer so, daß der Bürger Lustfahrten macht. Da stecken auch Zwänge dahinter, das hat etwas mit Wirtschaft und Entwicklung zu tun.

Ich habe den Eindruck, bei unserem Landesstraßenbedarfsplan geht es überwiegend um Ortsumgehungen. Da wird nicht irgend etwas wild in die Landschaft geplant.

**Dr. Petersen:** Herr Abgeordneter, ich habe nach den lokalen Interessen - Entlastung von Durchfahrten - und den global aufsummierbaren Entwicklungen differenziert und gesagt, daß man da abwägen muß.

Zu Ihrer Frage, wer unsere Gesprächspartner sind: Wir haben eine Reihe von Aufträgen von der Landesebene, aber auch von der Bundesebene - Enquete-Kommission -, Siedlungs- und Raumstrukturen langfristig "vorzudenken" und zu entwickeln, die es erlauben, insgesamt verkehrsrärmer zu leben, natürlich auch die Wirtschaft verkehrsrärmer zu organisieren. Das Wachstum des Straßengüterverkehrs ist auf Produktionsverlagerungen und die Aufteilung in einzelne Fertigungsstätten zurückzuführen, und dies, weil er sehr billig ist. Wir müssen infolgedessen in den nächsten 10 bis 30 Jahren - diesen Horizont umfaßt unser Auftrag - andere Lösungen finden.

Zu Berufsverkehr und Alternativen: Überall dort, wo Belastungsspitzen von 5 000, 10 000 und mehr Fahrzeugen am Tag auftreten, lohnt sich ein alternatives Verkehrsangebot. Wir sprechen ja nicht darüber, daß ein einzeln gelegener Hof oder ein Dorf an die Schiene angebunden werden soll. Dies wäre total unwirtschaftlich. Ich hänge auch nicht der Illusion an, daß man das Auto komplett abschaffen sollte; das dürften Sie aus meinen Worten herausgehört haben. Aber auch für Lokalitäten, an denen 10 000 Fahrzeuge am Tag fahren, gibt es, so denke ich, wirtschaftliche Lösungen.

Unsere Gesprächspartner sind im übrigen auch die Kommunen. Eine Reihe von Kommunen in Nordrhein-Westfalen machen lokale CO<sub>2</sub>-Emissionsminderungspro-