

Münster, 27.10.1992

Az.: 4000/1520-6121/41



Durchwahl: 4322

Bearbeiter:
Herr Grüning

Anhörung zum Landesstraßenbedarfs- und Ausbauplan
am
10.11.1992

Vorbemerkung

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) versteht sich nicht als Sachverständiger im üblichen Sinne sondern als Straßenbaulastträger, der die Vorschläge zum Bedarfs- und Ausbauplan erarbeitet und die Ergebnisse später im Rahmen der jährlichen Bauprogramme in Bauobjekte umsetzt.

Zu Frage 1.

Für die Aufstellung der zur Beratung anstehenden Bedarfspläne und Ausbaupläne haben die Landschaftsverbände umfangreiche Unterlagen erarbeitet. Die Stellungnahmen der Regierungspräsidenten, Industrie- und Handelskammern, Naturschutzverbände, der Kreise, Städte und Gemeinden wurden eingearbeitet.

Daraus ist nach einem mehrstufigen Abstimmungs- und Beratungsprozeß innerhalb der Verwaltung und mit den Bauamtskommissionen eine Beschlußfassung durch die parlamentarischen Gremien des LWL erfolgt. Diese Vorschläge, die dem Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr (MSV) vorgelegt wurden, stellen den politischen Willen des LWL als Straßenbaulastträger dar.

Dieses Verfahren hat sich bewährt und sollte auch in Zukunft beibehalten werden.

Es besteht jedoch Erläuterungsbedarf über die Änderungen, die durch die Landesregierung gegenüber den Vorschlägen des LWL erfolgt sind. Dazu bedarf es jedoch keiner Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes, sondern Regelungen zwischen dem MSV und den Landschaftsverbänden.

Bei der Bearbeitung des Bedarfsplanes haben sich als besonders nachteilig die kurzen Bearbeitungsfristen herausgestellt. Dieses müßte bei der nächsten Fortschreibung verbessert werden.

Zu Fragen 2, 3 und 4

Der Bedarfsplan, wie auch der Ausbauplan genügen in ihrem Umfang nicht dem in den Beratungen im Straßen- und Hochbauausschuß und den Kommissionen des LWL festgestellten Bedarf. Sein Wert liegt in der Dringlichkeitsreihung der Maßnahmen, entsprechend dem vorgegebenen Finanzrahmen, der

1,1 Mrd. DM für die Dringlichkeitsstufe 1 und
0,4 Mrd. DM für die Dringlichkeitsstufe 2 also
insgesamt 1,5 Mrd. DM für den LWL (191 Maßnahmen) enthält.

Nach Feststellung des LWL wären 2,7 Mrd. DM erforderlich gewesen, d. h. 1,2 Mrd. DM mehr als die vom Land vorgesehenen Mittel.

Diese 1,2 Mrd. DM verteilen sich auf insgesamt 130 Maßnahmen, die im Bedarfsplan nicht berücksichtigt werden konnten. Es sind vom Gesamtbedarf also nur rd. 56 % in den Bedarfsplan aufgenommen.

Zu Frage 5:

Ortsumgehungen sollen bebaute Ortslagen entlasten vom Lärm, von Abgasen, von Unfallgefahren und von unnötigem Durchgangsverkehr. Wesentlicher Nutzen soll humanes Wohnen und Leben im und am Straßenraum der Ortslage sein. Beschleunigung des Verkehrs und Zeitvorsprung stehen nicht im Vordergrund.

Diesem angestrebten Nutzen steht bei einer Ortsumgehung ein Eingriff in Natur, Landschaft und andere Güter gegenüber. Nutzen und Eingriff werden in jedem Einzelfall im Rahmen der Beurteilung gegeneinander abgewogen.

ökonomische, soziale und ökologische Folgen nicht im Bedarfsplan aufgenommener Ortsumgehungen sind anhand des zusammengestellten Beurteilungsmaterials allerdings nur im jeweiligen Einzelfall abschätzbar.

Zu Fragen 6 und 7:

Durch die Maßnahmen, die eine Verflüssigung des Verkehrs und Vermeidung von Staus bewirken, ist nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-92) eine CO₂-Reduzierung grundsätzlich möglich und im einzelnen quantifizierbar.

Zu Frage 8:

Verkehrszweigübergreifende Gesichtspunkte sind bei der Verkehrs-umlegung sowie bei der Beurteilung der Straßenbauprojekte beachtet worden. Da es sich bei den Maßnahmen durchweg um relativ kurze Strecken (unter 5 km) handelt, kann ein Wechseln der Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖV), insbesondere den schienengebundenen ÖV im allgemeinen nicht erwartet werden. Der Nutzen einer Straßenbaumaßnahme, insbesondere bei Ortsumgehungen kommt gleichermaßen dem Busverkehr wie dem Individualverkehr (IV) zugute.

Dem Ausbau und der Erhaltung vorhandener Straßen wurde Vorrang vor dem Neubau gegeben. Ein Neubau wird dort verfolgt, wo Ortslagen entlastet werden sollen oder Netzlücken zu schließen sind.

Zu Frage 9:

Der Aufstellung des Bedarfsplanes sind sehr umfangreiche Erhebungen vorausgegangen, welche einen sicheren Programmvorschlag zulassen. Die Zuverlässigkeit der Aussage über die Landesstraßen wird durch regionale Verkehrsentwicklungspläne nicht erhöht.

Zu Frage 10:

Die Neufassung des § 1 bedeutet keine Privilegierung der Fachplanung "Straße" und auch keine Verkürzung der notwendigen Abwägung im Planfeststellungsverfahren.

Im Rahmen von Umweltverträglichkeitsstudien und Abwägungen werden Daten für eine sogenannte "Nullvariante" als Bezugsvariante nach wie vor erhoben.

Eine entsprechende Neufassung ist auch im Fernstraßenausbaugesetz des Bundes im Zusammenhang mit dem 3. Rechtsbereinigungsgesetz formuliert. In der Begründung (Bundesratsdrucksache Nr. 546/92 vom 14. August 1992, Allgemeiner Teil, Nr. 4.1) heißt es dazu:

"Die Verbindlichkeit der Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 bedeutet, daß diese der Linienbestimmung und Planfeststellung vorgegeben ist; hingegen verleiht die gesetzliche Verbindlichkeitserklärung den fachplanerischen Belangen keine zusätzliche rechtliche Durchsetzungskraft gegenüber entgegenstehenden Belangen. Deshalb kann die Bedarfsplanung die aufgrund der Abwägung aller betroffenen Belange in den nachfolgenden Planungsebenen zu treffenden Entscheidungen nicht vorwegnehmen oder ersetzen."

V.
August