

15. 04. 1987

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes

A Problem

Der 1982 erstmalig aufgestellte Landesstraßenbedarfsplan ist nach § 1 Abs. 3 des Gesetzes über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landstraßen durch Gesetz fortzuschreiben. Darüber hinaus soll das Landstraßenausbaugesetz den fortentwickelten verkehrs- und straßenbaupolitischen Zielsetzungen angepaßt werden.

B Lösung

Der fortgeschriebene Landesstraßenbedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Landesstraßenbedarfsplans. Gleichzeitig werden Änderungen im Landstraßenausbaugesetz vorgenommen, wobei das bisher eigenständige Landesstraßenbedarfsplangesetz künftig in das zu ändernde Landstraßenausbaugesetz integriert wird.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Der Gesetzentwurf verursacht als Planungsgesetz unmittelbar keine Haushaltsbelastungen. Der Landesstraßenbedarfsplan wird nur in dem Umfang ausgeführt, in dem nach Maßgabe des jährlichen Landeshaushalts Mittel zur Verfügung gestellt werden.

E Zuständigkeit

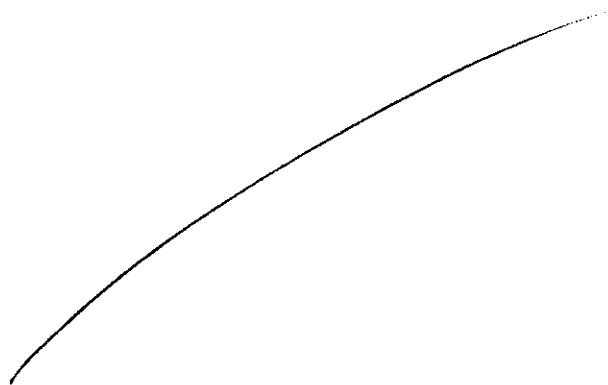
Zuständig für dieses Gesetz ist der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr.

F Auswirkung auf die kommunale Selbstverwaltung

Der Gesetzentwurf hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung der Landschaftsverbände; er enthält lediglich Vorgaben für die Planungen der Landschaftsverbände als Baustütze.

Datum des Originals: 15. 04. 1987 / Ausgegeben: 27. 04. 1987

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 4000 Düsseldorf 1, Postfach 1143, Telefon (0211) 88 44 39, zu beziehen.



**Gesetz
zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes**

Artikel 1

Das Landstraßenausbaugesetz (LStrAusbauG) vom 25. März 1980 (GV. NW. S. 249) wird wie folgt geändert:

1. Das Gesetz erhält die Bezeichnung „Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG).“
2. § 1 wird wie folgt neu gefaßt:

„§ 1

(1) Der Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen in der Straßenbaulast der Landschaftsverbände erfolgen nach dem Landesstraßenbedarfsplan, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaues aufgestellt und fortgeschrieben.

(3) Der Landesstraßenbedarfsplan umfaßt die langfristigen Planungen für Landesstraßen; er enthält eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang und bildet die Grundlage für den Landesstraßenausbauplan.

(4) Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Landesstraßenbedarfsplan durch Gesetz fortgeschrieben.“

3. § 2 Abs. 3 wird wie folgt neu gefaßt:

„(3) Nach der jeweiligen Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans legt der für das Straßenwesen zuständige Minister den Lan-

**Auszug
aus den geltenden Gesetzesbestimmungen**

**Gesetz
über den Bedarf und die Ausbauplanung
der Landstraßen
(Landstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG)**

§ 1

(1) Für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landstraßen in der Straßenbaulast der Landschaftsverbände wird unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Verkehrsentwicklung ein Landstraßenbedarfsplan aufgestellt. Er wird durch Gesetz beschlossen.

(2) Der Bedarfsplan umfaßt die langfristigen Planungen für Landstraßen; er enthält im Maßstab 1 : 500 000 eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang und bildet die Grundlage für den Landstraßenausbauplan.

(3) Bis zum Ende des ersten vollen Kalenderjahres nach Beginn einer jeden Legislaturperiode wird der Bedarfsplan unter Beachtung der Verkehrsentwicklung und der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung durch Gesetz fortgeschrieben.

§ 2

(1) Der Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landstraßen in der Straßenbaulast der Landschaftsverbände werden nach einem vom Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags aufzustellenden Landstraßenausbauplan durchgeführt. Dieser hat die Vorgaben des Bedarfsplans zu berücksichtigen.

(2) Der Landstraßenausbauplan umfaßt die Bauabsichten des Landes für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren.

(3) Bis zum Ende des ersten vollen Kalenderjahres nach Beginn einer jeden Legislaturperiode legt der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr den

desstraßenausbauplan dem Verkehrsausschuß des Landtags zur Herstellung des Benehmens vor.“

Landstraßenausbauplan dem Verkehrsausschuß des Landtags zur Herstellung des Benehmens vor.

4. § 3 wird wie folgt neu gefaßt:

„§ 3

(1) Bei Planung, Bau oder Änderung von Landesstraßen sind insbesondere folgende allgemeine Ziele zu verfolgen:

1. die sinnvolle Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt,
2. die Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen sowie durch Naturschutz und Landschaftspflege, Schutz der Gewässer einschließlich des Grundwassers und Denkmalschutz,
3. die Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen in Ortslagen durch stadtvträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten und
4. die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

(2) Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

1. Beschränkung des Baus neuer Straßen auf die Fälle, in denen nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die Nutzung oder der Ausbau vorhandener Verkehrswege nicht vertretbar ist,
 2. Beschränkung des Baus von Ortsumgehungen auf die Fälle, in denen in Abstimmung mit städtebaulichen Planungen ein ausreichender Entlastungseffekt und insgesamt eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen erreicht werden können,
 3. Beschränkung des Ausbaus vorhandener Straßen auf die Fälle, in denen die angestrebten Verbesserungen mit dem Ausbau verbundene Nachteile, insbesondere für Natur und Landschaft oder die vorhandene Bebauung wesentlich überwiegen,
 4. Anlage von Rad- und Gehwegen und
 5. Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen.“
5. In § 4 Satz 2 werden die Wörter „mit mehr als fünf Millionen Deutsche Mark Gesamtkosten“ gestrichen.

§ 3

Beim Ausbau des Landstraßennetzes sind insbesondere die folgenden Grundsätze und allgemeinen Ziele zu beachten

- *die Verbesserung der Infrastruktur unter Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger,*
- *die Erhöhung der Verkehrssicherheit,*
- *die Beseitigung von verkehrlichen Engpässen,*
- *der Bau von Umgehungen zur Entlastung der Siedlungsgebiete der Gemeinden,*
- *die Verminderung der bestehenden Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen,*
- *die Erhaltung und Verbesserung einer lebensfreundlichen Umwelt durch Sicherstellung des Schutzes vor Lärm- und Abgasbelästigungen, durch Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Natur und Landschaft, durch Sicherstellung des Schutzes von Gewässern und des Grundwassers und durch Beachtung der Belange des Denkmalschutzes.*

§ 4

Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr stellt auf der Grundlage des Landstraßenausbauplans ein jährliches Ausbauprogramm auf und leitet es dem Landtag bei der Einbringung des Haushalts-

gesetzentwurfs zu. Der Ausgabebedarf des laufenden Haushaltsjahres für die einzelnen Baumaßnahmen mit mehr als fünf Millionen Deutsche Mark Gesamtkosten wird in einer Anlage zu den Erläuterungen des entsprechenden Titels des Haushaltsplanentwurfs aufgeführt.

6. Der Landesstraßenbedarfsplan (Anlage nach § 1 Abs. 1) erhält die aus der Anlage zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

Artikel 2

Das Gesetz zur Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans (LStrBedarfsplG) vom 13. Juli 1982 (GV. NW. S. 347) wird aufgehoben.

Gesetz zur Aufstellung des Landesstraßen- bedarfsplans (LStrBedarfsplG)

§ 1

Für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen in der Straßenbaulast der Landschaftsverbände wird unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Verkehrsentwicklung sowie der Grundsätze und allgemeinen Ziele der §§ 1 und 3 des Landstraßenausbaugesetzes vom 25. März 1980 (GV. NW. S. 249) der diesem Gesetz als Anlage beigefügte Landesstraßenbedarfsplan aufgestellt.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Artikel 3

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr wird ermächtigt, den Wortlaut des Gesetzes in der neuen Fassung mit neuem Datum und fortlaufender Paragraphenfolge bekanntzumachen. Dabei werden das Wort „Landstraße“ jeweils durch das Wort „Landesstraße“, die Wörter „Landstraßenbedarfsplan und Bedarfsplan“ jeweils durch das Wort „Landesstraßenbedarfsplan“ und das Wort „Landstraßenausbauplan“ jeweils durch das Wort „Landesstraßenausbauplan“ ersetzt. Die Bezeichnung „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr“ ist jeweils durch die Bezeichnung „der für das Straßenwesen zuständige Minister“ zu ersetzen.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Zu Artikel 1 Nr. 1

Die Änderung der Bezeichnung des Gesetzes erfolgt im Hinblick auf die geänderte Terminologie des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 1 StrWGNW).

Zu Artikel 1 Nr. 2

§ 1 Abs. 1

Das bisherige Landesstraßenbedarfsplangesetz wird in das Landstraßenausbaugesetz integriert; der Bedarfsplan wird nach § 1 Abs. 1 Anlage zu diesem Gesetz. Die Änderung dient der Gesetzesvereinfachung.

§ 1 Abs. 2

Die Änderung macht deutlich, daß angesichts der erreichten Netzdichte und der insgesamt guten Ausstattung des überörtlichen Straßennetzes in Nordrhein-Westfalen ein lediglich verkehrlicher Nutzen grundsätzlich nicht ausreicht, um die Notwendigkeit einer Straßenplanung zu begründen. Stattdessen wird es künftig im wesentlichen darauf ankommen, daß neben den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaues ein stärkeres Gewicht als bisher erhalten. Die Nennung dieser Belange ist nicht abschließend, hebt jedoch ihre besondere Bedeutung für den Neubau und die Änderung von Landesstraßen hervor.

Der Begriff des Umweltschutzes umfaßt sämtliche Umweltbelange (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 2). Die Nennung der städtebaulichen Belange soll die Notwendigkeit einer engeren Verknüpfung straßen- und städtebaulicher Maßnahmen unterstreichen, z. B. beim Bau von Ortsumgehungen und beim Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten.

§ 1 Abs. 3

Die Festlegung des Kartenmaßstabes für die Darstellung des Landesstraßenbedarfsplans ist keine Frage der Rechtmäßigkeit, sondern der Zweckmäßigkeit. Auf eine gesetzliche Regelung sollte daher verzichtet werden.

§ 1 Abs. 4

Nach der bisherigen Rechtslage wäre eine Fortschreibung des Bedarfsplans unabhängig vom Zeitablauf in jeder Legislaturperiode erforderlich.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Die Regelung ist eine Folge der Änderung in § 1 Abs. 4.

Zu Artikel 1 Nr. 4

Die bisherige Gesetzesformulierung „Ausbau des Landstraßennetzes“ wurde durch „Planung, Bau oder Änderung von Landesstraßen“ ersetzt. Die Änderung des Gesetzestextes trägt dem Umstand Rechnung, daß eine Erweiterung des Landesstraßennetzes grundsätzlich nicht erforderlich ist und auch Rückbaumaßnahmen möglich sind.

Die in § 3 enthaltenen allgemeinen Ziele und Grundsätze konkretisieren die Anforderungen des § 1 Abs. 2 für die Schwerpunkte der Straßenbaupolitik des Landes. Sie gelten in allen Planungsstufen (Bedarfsplanung, Linienbestimmung und Planfeststellung) und sind damit Vorgaben für die in der jeweiligen Planungsstufe erforderliche Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen. Auf die in § 9 Abs. 2 Straßen- und Wegegesetz genannten Belange wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Die textliche Trennung der allgemeinen Ziele und Grundsätze dient der Klarstellung. Die genannten Ziele tragen auf der einen Seite dem erreichten guten Ausbauzustand des Landesstraßennetzes Rechnung; auf der anderen Seite setzen sie mit der Forderung des stadtverträglichen Umbaus von Ortsdurchfahrten einen neuen Schwerpunkt der künftigen Straßenbaupolitik des Landes Nordrhein-Westfalen.

Der Begriff „Stadtverträglichkeit“ bedeutet in diesem Zusammenhang, daß bei der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten stärker als bisher

- auf die historischen Grundrisse der Stadt- und Dorfkerns Rücksicht genommen wird,
- Baudenkmäler und historische Straßenräume respektiert werden,
- Wohnräume und Aufenthaltsräume im Freien vor Immissionen des Verkehrs geschützt werden und
- die soziale Funktion von Straßen erhalten bleibt oder wiederhergestellt wird.

Der Bau neuer Straßen einschließlich Ortsumgehungen und der Ausbau vorhandener Straßen sind in der Regel mit der Beanspruchung des ohnehin knappen Freiraums, Eingriffen in Natur und Landschaft sowie Belastungen in der Nähe dieser Straße wohnender Menschen verbunden. In Anbetracht der insgesamt guten Ausbauqualität des Landesstraßennetzes müssen daher derartige Maßnahmen auf solche Fälle beschränkt werden, in denen auch bei besonders kritischer Abwägung aller Belange ihre Vorteilhaftigkeit gegeben ist. Nrn. 1 bis 3 des Abs. 2 konkretisieren die an die Abwägung zu stellenden Anforderungen.

Nr. 4 des Abs. 2 nennt die Anlage von Rad- und Gehwegen ohne ausdrückliche Einschränkung. Damit wird verdeutlicht, daß an den Nachweis solcher Maßnahmen insoweit geringere Anforderungen zu stellen sind, als es sich um eine Angebotsplanung handelt.

Unter Nr. 5 des Abs. 2 wird klargestellt, daß bei allen Planungen im Landesstraßennetz zu prüfen ist, ob nicht mehr benötigte Straßenflächen rückgebaut oder entsiegelt werden können. Damit soll ein Beitrag zum Ausgleich von Eingriffen und zur Minimierung weiterer Freiraumzerschneidungen geleistet sowie einer zunehmenden Versiegelung der Landschaft entgegengewirkt werden.

Zu Artikel 1 Nr. 5

Die Änderung des § 4 ist erforderlich, da in den Bedarfsplan künftig Neubauvorhaben und Ortsumgehungen unabhängig von einer Kostengrenze aufgenommen werden und folgerichtig auch der Ausgabebedarf dieser Maßnahmen in den Jahresbauprogrammen aufgeführt werden soll.

Zu Artikel 1 Nr. 6

Für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände ist der Landesstraßenbedarfsplan gesetzliche Grundlage. Dieser wurde als Anlage zum Gesetz zur Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans (LStrBedarfspLG) vom 13. Juli 1982 (GV.NW. S. 347) vom Landtag Nordrhein-Westfalen beschlossen. Der Bedarfsplan wird durch dieses Gesetz fortgeschrieben.

Das Netz der Landesstraßen hat in Nordrhein-Westfalen sowohl hinsichtlich seiner Dichte als auch seiner Ausstattung eine insgesamt gute Qualität. Seit dem Inkrafttreten des Landesstraßenbedarfsplans im Jahre 1982 ist dieses Netz allein durch Maßnahmen des Landstraßenausbauplans mit einem Kostenvolumen von über 1 Mrd DM weiter verbessert worden.

Für die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans wurde erstmalig ein breit angelegtes Informations- und Beteiligungsverfahren gewählt. Neben den Landschaftsverbänden als den zuständigen Straßenbaulastträgern wurden die Regierungspäsidenten, die Kreise, die Gemeinden und Städte sowie maßgebliche Verbände im Lande Nordrhein-Westfalen aufgefordert, ihre Vorstellungen zur Weiterführung der Planungen aus dem Landesstraßenbedarfsplan darzulegen. Dieses Verfahren hat zwar einen erheblichen Zeitaufwand gefordert, gibt aber die Gewähr, daß alle wesentlichen Informationen und Bewertungen in die Entscheidung des Landesgesetzgebers einfließen können. Neben einer Verbesserung der Informationsgrundlagen führt es zu größerer Transparenz und damit besserer demokratischer Legitimation der anstehenden Entscheidungen.

Bei der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans wurden alle Planungsvorhaben – auch die des z. Z. gültigen Landesstraßenbedarfsplans – einer besonders kritischen Prüfung unter Beachtung der in § 3 LStrAusbauG aufgeführten Grundsätze und allgemeinen Ziele unterzogen. Das galt insbesondere für die Neubaumaßnahmen.

Der Bau von Ortsumgehungen wird künftig verstärkt im Spannungsfeld zwischen der Entlastung der Siedlungsgebiete auf der einen und der Beeinträchtigung der Freiraumflächen durch neue Trassen auf der anderen Seite stehen. Hier wird in der generellen Strategie, aber auch im Einzelfall eine umfassende Güterabwägung zwischen den positiven Wirkungen der Ortsentlastung und den negativen Konsequenzen

zen für den Freiraum vorzunehmen sein. Es muß vermieden werden, daß durch den Bau von Ortsumgehungen Barrieren um die Siedlungsbereiche gelegt werden.

Die seit Jahren eingeführte landespflegerische Begleitplanung muß durch eine städtebauliche Begleitplanung ergänzt werden. Insbesondere soll keine Ortsumgehung mehr ohne eine entsprechende städtebauliche Begleitplanung, die auch den Umbau der entlasteten Ortsdurchfahrt zum Gegenstand hat, gebaut werden.

Bestandteil insbesondere der Ausbaumaßnahmen und der Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen ist die Anlage von Radwegen. Beim Bau der Ortsumgehungen und beim sonstigen Neubau wird im Einzelfall bei der Konkretisierung der Planung geprüft, ob hier ebenfalls Radwege erforderlich sind. Dabei werden die Entscheidungen nicht im Sinne einer Bedarfs-, sondern einer Angebotsplanung getroffen.

Bei der Auswahl der Projekte für den Bedarfsplan wurden insbesondere die verkehrlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Belange und Zusammenhänge sowie die Auswirkungen auf die Umwelt beurteilt. Entsprechend der Planungsebene konnte hier z. T. nur ein grobes Prüfraster angelegt werden. Weitere Kriterien waren z. B. der bauliche Zustand der Straße, mögliche Konkurrenzierungen zum schie-nengebundenen ÖPNV sowie Abhängigkeiten von Planungen Dritter.

In den Bedarfsplan werden künftig alle Neubaumaßnahmen unabhängig von ihrer Kostenhöhe und alle Ausbaumaßnahmen (wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen) mit Gesamtkosten von mehr als 5 Mio. DM eingestellt. Für Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen gilt die gleiche Kosten-grenze wie für Ausbaumaßnahmen.

Den Vorhaben des Landesstraßenbedarfsplans werden zwei Stufen zugeordnet. Die Stufe 1 beinhaltet Vorhaben, für die grundsätzlich der Bedarf akzeptiert wird und die – soweit nicht bereits geschehen – zumindest bis zum Planfeststellungsbeschluß vorangetrieben werden können. Aus dieser ersten Stufe wird der Landesstraßenausbauplan entwickelt.

Für die Vorhaben der Stufe 2 (möglicher weiterer Bedarf) darf lediglich das Linienbestimmungsverfahren nach § 37 Straßen- und Wegegesetz NW durchgeführt werden. Die Schaffung von Baurecht oder der vor-laufende Erwerb von Grundstücken wird für Vorhaben der Stufe 2 grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Struktur und die Schwerpunkte des Landesstraßenbedarfsplans, der insgesamt 313 Maßnahmen mit 431 Teilstrecken enthält sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Kategorie	Stufe 1			Stufe 2			Gesamt		
	Anzahl d. Teil-strecken	Länge (km)	Kosten ab 1987 (Mio DM)	Anzahl d. Teil-strecken	Länge (km)	Kosten ab 1987 (Mio DM)	Anzahl d. Teil-strecken	Länge (km)	Kosten ab 1987 (Mio DM)
Neubau	42	71	329	12	30	194	54	101	523
Ortsumgehungen	139	331	1 502	37	114	474	176	445	1 976
Spurerweiterung	4	4	43	2	3	49	6	7	92
Ausbau	126	243	487	19	56	112	145	299	599
Bahnübergangs-beseitigung	44	47	183	6	13	35	50	60	218
Summe	355	696	2 554	76	216	854	431	912	3 408

Es wird deutlich, daß der Schwerpunkt des Bedarfsplans auf dem Bau von Ortsumgehungen liegt und die Ausweitung des nordrhein-westfälischen Landesstraßennetzes (derzeit rd. 10 800 km) auf ein Mini-mum beschränkt wird.

Nicht enthalten im Bedarfsplan sind Maßnahmen, die Ende 1986 bereits fertiggestellt waren und für die lediglich Abrechnungsbeträge zu Buche stehen.

Durch den Landesstraßenbedarfsplan werden – wie die höchstrichterliche Rechtsprechung bestätigt hat – Entscheidungen nachfolgender Planungsebenen nur insoweit vorweggenommen, als die nicht in den Landesstraßenbedarfsplan aufgenommenen Maßnahmen grundsätzlich weder gebaut noch planfest-gestellt werden dürfen. Es wird zwar bei den aufgenommenen Vorhaben davon ausgegangen, daß in der weiteren Konkretisierung der Planung die im Einzelfall bestehenden Interessenkonflikte aufgelöst werden können. Rechtlich ist der Landesstraßenbedarfsplan jedoch lediglich Planungsauftrag für die Stra-ßenbauverwaltung. Die Verwirklichung der Planungen hängt im wesentlichen davon ab, ob die weitere

Detailplanung die Notwendigkeit der Vorhaben bestätigt und deren Durchführbarkeit ergibt. In den dafür vorgesehenen Verfahren – der Linienbestimmung nach § 37 StrWG und Planfeststellung nach §§ 38 ff. StrWG – sind auf Grund der genannten Vorschriften und des verfassungsrechtlichen Abwägungsgebots die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Insbesondere werden durch den Landesstraßenbedarfsplan im Einzelfall weder die Linienführung noch planerische Details festgelegt.

Dieser Rechtsnatur des Bedarfsplans trägt die dem Gesetz als Anlage beigefügte Karte Rechnung, die den Ausbaubedarf lediglich in schematischer Form wiedergibt. Planungen der Stufe 1 sind mit einer durchgehenden, Planungen der Stufe 2 mit einer gestrichelten Signatur (jeweils dunkel-grün) dargestellt.

Der Maßstab des Bedarfsplans wird von 1 : 500 000 auf 1 : 250 000 geändert, da der bisherige Maßstab zu Problemen bei der kartenmäßigen Darstellung der Einzelplanungen geführt hat. Durch die geänderte Maßnahmenstruktur des neuen Bedarfsplans (Darstellung aller Neubaumaßnahmen und Ortsumgehungen unabhängig von einer Kostengrenze) würde sich diese Problematik verschärfen. Darüber hinaus wird der Plan durch den größeren Maßstab besser lesbar.

Der Gesetzentwurf verursacht als Planungsgesetz unmittelbar keine Haushaltsbelastungen. Der Landesstraßenbedarfsplan wird nur in dem Umfang ausgeführt, in dem nach Maßgabe des jährlichen Landeshaushalts Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Zu Artikel 2

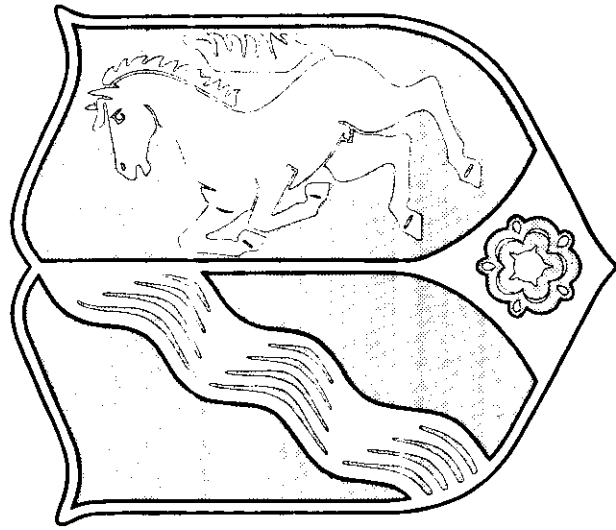
Der Landesstraßenbedarfsplan wird gem. § 1 Abs. 1 Landesstraßenausbaugesetz Anlage zu diesem Gesetz. Das Landesstraßenbedarfsplangesetz entfällt als eigenständiges Gesetz.

Zu Artikel 3

Durch Artikel IV des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Landesstraßengesetzes vom 5. Juli 1983 ist der Begriff „Landstraße“ durch „Landesstraße“ ersetzt worden. Dementsprechend müssen im Landstraßenausbaugesetz die ebenfalls den Begriff „Landstraße“ enthaltene Wörter angepaßt werden. Die Bezeichnung „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr“ ist durch die Bezeichnung „der für das Straßenwesen zuständige Minister“ zu ersetzen.

Anlage
1 Karte Landesstraßenbedarfsplan

NORDRHEIN-WESTFALEN



Landesstraßen- bedarfsplan

Nicht mit Megadoc gespeichert.
Original kann im Archiv
des Landtags eingesehen werden.

MVD 10/1936

Anlage zu §1 Abs. 1 Landesstraßenausbaugesetz
(LStrAusbau G) i. d. F. vom

Anlage zum Gesetzentwurf