

Bergisch-Märkischer Verkehrsverband e.V.

5800 WUPPERTAL 1

Postfach 13 19 37 · Fernruf (02 02) 44 40 81

Verkehrspolitische Arbeitsgemeinschaft
der Industrie- und Handelskammern, der kreisfreien Städte, der Kreise und
kreisangehörigen Städte des Raumes Düsseldorf, des Bergischen Landes,
der Mark, Südost-Westfalens, des Siegerlandes und des Sauerlandes

Herrn
Erich Kröhan
Schöltges Hof 59

4330 Mühlheim a.d. Ruhr

Wuppertal-Elberfeld,
Islandufer 21

24.06.1987

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
10. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
10/ 1203

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes
(Landtags-Drucksache 10/1936)

Sehr geehrter Herr Kröhan,

vor den in Kürze im Verkehrsausschuß des Landtags beginnenden Beratungen über den Gesetzentwurf der nordrhein-westfälischen Landesregierung zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes möchte Ihnen der Bergisch-Märkische Verkehrsverband seine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf vortragen. Der Bergisch-Märkische Verkehrsverband ist eine verkehrspolitische Arbeitsgemeinschaft von kreisfreien Städten, Kreisen, größeren kreisangehörigen Städten und Industrie- und Handelskammern in dem im Briefkopf abgebildeten Teil des Landes.

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf der Landesregierung sollen die maßgeblichen Grundlagen für den weiteren Landesstraßenbau in entscheidenden Punkten geändert werden. Anders als im bisherigen Landesstraßenausbaugesetz soll künftig der Gesichtspunkt der

...

"Verkehrsentwicklung" in unserem Land keine wesentliche Bestimmungsgröße für den Landesstraßenbau mehr sein. Das ist für den Bergisch-Märkischen Verkehrsverband unverständlich. Das Straßennetz insgesamt, und dazu gehören auch die Landesstraßen, erfüllt den Zweck, das Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft mit Straßenverkehrsfahrzeugen zu befriedigen. Das Mobilitätsverhalten hat sich im Laufe der Vergangenheit ständig verändert, und das wird auch künftig so sein. Diese Veränderungen sind mit dem Begriff "Verkehrsentwicklung" umfassend umschrieben. Der Verband hält es für dringend erforderlich, Neu- und Ausbau von Landesstraßen auch künftig am voraussehbaren verkehrlichen Bedarf zu orientieren. Gesichtspunkte des Umweltschutzes und des Städtebaus sind dabei sicherlich wichtige Belange. Sie dürfen aber, wie auch die z.Zt. bestehenden finanzwirtschaftlichen Zwänge, nicht die alleinigen Bestimmungsfaktoren für die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Landes sein.

Auch in Nordrhein-Westfalen kann das weitere Wachsen des Kraftfahrzeugbestandes und die damit verbundene Zunahme der Verkehrsdichte nicht übersehen werden. Darin dokumentiert sich eine eindeutige Präferenz der Bürger unseres Landes für das Verkehrsmittel Auto. Davor kann auch die Landespolitik im Bereich der Verkehrsinfrastruktur nicht die Augen verschließen. Entscheidungen zur notwendigen Verbesserung des Landesstraßennetzes setzen einen Abwägungsprozeß aller Gesichtspunkte und im Einzelfall sinnvolle Kompromisse voraus. Dabei ist es für uns selbstverständlich, mit dem verfügbaren Freiraum möglichst sparsam umzugehen und Natur und Landschaft so weit wie eben möglich zu schonen.

Der z.Zt. gültige Landesstraßenbedarfsplan von 1982 orientiert sich noch in etwa an verkehrswirtschaftlichen Erkenntnissen und Annahmen über einen bedarfsgerechten Landesstraßenausbau. Diese Orientierung an dem erkennbaren bzw. dem zu erwartenden Verkehrsbedarf in Gegenwart und Zukunft muß auch künftig ein wichtiger mitbestimmender Faktor für den Landesstraßenbau bleiben. Deshalb fordert der Bergisch-Märkische Verkehrsverband, im Rahmen der

parlamentarischen Beratungen die Verkehrsentwicklung als bestimmendes Element des Landesstraßenbaus in § 1 Abs. 2 des von der Landesregierung vorgeschlagenen geänderten Landesstraßenausbaugesetzes einzufügen. In der Verkehrsentwicklung äußert sich schließlich der Verkehrsbedarf der Bürger unseres Landes.

Die Bedarfsplanung der Landesstraßen sollte in ihrer langfristigen Perspektive losgelöst von aktuellen finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen. Dem trägt der vorgelegte Gesetzentwurf insofern Rechnung, als in dem nach § 1 Abs. 1 als Anlage beigefügten Landesstraßenbedarfsplan-Entwurf die Projekte in eine Stufe 1 (Bedarf) und eine Stufe 2 (möglicher weiterer Bedarf) aufgeteilt werden. Diese Aufteilung wird vom Bergisch-Märkischen Verkehrsverband begrüßt. Konsequenterweise sollten dabei finanzwirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Zuordnung der Projekte in die einzelnen Stufen nur bei der Stufe 1 eine Rolle spielen. Die Stufe 2 sollte nur unter dem Gesichtspunkt einer langfristigen Planungsperspektive gesehen werden. Mit dieser Stufe 2 wird der Bedarfsplan seiner Aufgabe gerecht, auch Instrument der Trassen-sicherung zu sein, um der nachwachsenden Generation die Chance zu erhalten, in eigener Entscheidung heute in etwa voraussehbaren Verkehrsbedarf befriedigen zu können. Unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes sollten dann aber in die Stufe 2 des Landesstraßenbedarfsplans deutlich mehr Projekte aufgenommen werden, als es der Regierungsentwurf vorsieht. Wir regen deshalb an, im wesentlichen alle Projekte des gültigen Landesstraßenbedarfsplans, die nicht in die Stufe 1 des Planes aufgenommen werden können, der Stufe 2 zuzuordnen. Die endgültige Entscheidung darüber, ob und ggf. wann Projekte der Stufe 2 in die konkrete Landesstraßenbauplanung eingehen sollen, wäre damit späteren Fortschreibungen des Bedarfsplans vorbehalten. Damit würde der Infrastrukturplanung des Landes langfristig eine größere Flexibilität und Gestaltungsmöglichkeit offengehalten.

In § 3 Abs. 1 des vorgelegten Gesetzentwurfes muß nach unserer Ansicht auch künftig die "Verbesserung der Infrastruktur" ein

bestimmendes Ziel bei Planung, Bau oder Änderung von Landesstraßen sein. Anderenfalls könnte dieses Gesetz seiner eigentlichen Aufgabe, den Landesstraßenbau zu gewährleisten, nicht ausreichend gerecht werden. Die Ziffer 1 unter den allgemeinen Zielen sollte sich deshalb am Wortlaut des entsprechenden Absatzes von § 3 des gültigen Landesstraßenbaugesetzes orientieren. Denn für die Aussage in der Begründung zu dieser Gesetzesvorschrift, daß "eine Erweiterung des Landesstraßennetzes grundsätzlich nicht erforderlich ist", sind keine einleuchtenden Gründe erkennbar. Auch in unserem Verbandsgebiet sind noch Ergänzungen und Verbesserungen der Straßeninfrastruktur im Bereich der Landesstraßen notwendig. Das Land darf nicht übersehen, daß mit dem Landesstraßenbau auch Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Landesteilen gesetzt werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, daß der Straßeninfrastruktur insbesondere in den ländlichen Bereichen unseres Verbandsgebietes als Ersatz für eine entfallene oder kaum noch vorhandene Anbindung an die Schieneninfrastruktur ein besonderes Gewicht zukommt. Diesem Gesichtspunkt trägt u.E. der vorgelegte Gesetzentwurf in Ziffer 1 des § 3 Abs. 1 in keiner Weise Rechnung.

Auch die Ziffer 3 in § 3 Abs. 1 sollte nochmals in ihrer Formulierung überdacht werden. Sie ist u.E. in der vorgeschlagenen Form zu einseitig. Bei der mit der neuen Gesetzesformulierung angestrebten und im Grundsatz zu begrüßenden Zielsetzung eines stadtverträglichen Umbaus vorhandener Ortsdurchfahrten muß gewährleistet bleiben, daß die notwendigen Verkehre auf den jeweils betroffenen Landesstraßen nicht unangemessen beeinträchtigt werden. In vielen Fällen kann dies nur in Verbindung mit dem Bau von Ortsumgehungen erfolgen. Deshalb ist das in § 3 Abs. 1 Nr. 3 formulierte Ziel des Gesetzentwurfes in der Regel nicht losgelöst von Planung und Bau von Ortsumgehungen zu erreichen. Dieser Zusammenhang sollte auch in der Formulierung des Zieles deutlich werden. Wir regen deshalb an, auch den Bau von Ortsumgehungen als wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Lebensbedingungen in

...

Ortslagen in dieser Ziffer neben dem stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten anzusprechen.

In § 3 Abs. 2 des Gesetzentwurfes werden unter den Ziffern 1 bis 3 Grundsätze für den Landesstraßenbau - je nach Typ der Baumaßnahme - festgelegt. Die negative Formulierung dieser Grundsätze in dem Gesetzentwurf wird aber der Aufgabe des Gesetzes, den Landesstraßenbau in Nordrhein-Westfalen zu gewährleisten, in keiner Weise gerecht. In der vorgeschlagenen Formulierung vermitteln sie den Eindruck eines Landesstraßenbauverhinderungsgesetzes.

Grundsätzlich müssen bei allen Straßenbaumaßnahmen, unabhängig von ihrer Art, im Planungsverfahren alle privaten und öffentlichen Belange gegeneinander abgewogen werden. Wenn trotzdem in dem Gesetz Grundsätze für den Bau von unterschiedlichen Typen von Landesstraßen formuliert werden sollen, so sollte aber in allen drei Varianten dieses Abwägungserfordernis deutlich werden. Der vorgelegte Gesetzentwurf spricht dies lediglich in Ziffer 1 von § 3 Abs. 2 an.

Aus Sicht des Bergisch-Märkischen Verkehrsverbandes sollten deshalb die Grundsätze unter den Ziffern 1 bis 3 etwa wie folgt formuliert werden:

1. "Bau neuer Straßen in den Fällen, in denen er nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange erforderlich ist, weil die Nutzung oder der Ausbau vorhandener Verkehrswege ausscheiden.
2. Bau von Ortsumgehungen in den Fällen, in denen in Abstimmung mit städtebaulichen Planungen ein ausreichender Entlastungseffekt auf vorhandenen Ortsdurchfahrten erreicht werden kann; dabei sind alle öffentlichen und privaten Belange im Bereich der Ortsumgehung und der zu entlastenden Ortsdurchfahrt abzuwägen.

...

3. Ausbau vorhandener Straßen in den Fällen, in denen nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die angestrebten Verbesserungen mit dem Ausbau verbundene Nachteile überwiegen."

Die in § 3 Abs. 2 Ziffer 4 berechtigterweise in die Grundsätze für den Landesstraßenbau aufgenommene "Anlage von Rad- und Gehwegen" sollte nicht - wie der Begründung zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung zu entnehmen ist - als Angebotsplanung verstanden werden. Auch der Rad- und Gehwegebau sollte sich am Bedarf orientieren, der je nach Siedlungsstruktur und topographischen Verhältnissen landesweit recht unterschiedlich ist. Denn insbesondere auch mit Blick auf Umweltschutzaspekte wäre es unverständlich und u.E. auch nicht vertretbar, für den Bau von Rad- und Gehwegen bisherige Freiflächen zu "versiegeln", wenn nicht zuvor die Frage des Bedarfs für so eine Investition geprüft worden ist.

Deshalb wäre es u.E. gut, in der Ziffer 4 der Grundsätze für den Landesstraßenbau auch die Rahmenbedingungen für den Rad- und Gehwegebau zu umreißen. In allen Fällen sollte dabei sichergestellt werden, daß im Abwägungsverfahren auch die Belange des Individualverkehrs mit Kraftfahrzeugen und des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden.

Die von der Landesregierung vorgeschlagene Änderung des § 4 sollte nicht erfolgen. Bei der Aufstellung des jährlichen Ausbauprogramms der Landesstraßen, das mit der Einbringung des Landeshaushalts dem Landtag zuzuleiten ist, sollte auch künftig in der Anlage zu den Erläuterungen des entsprechenden Titels des Haushaltsplanentwurfs der Ausgabebedarf des laufenden Haushaltsjahres nur für die Baumaßnahmen mit mehr als fünf Millionen DM Gesamtkosten berücksichtigt werden. Wenn auch die Maßnahmen unter fünf Millionen DM wie vorgeschlagen in diese jährliche Anlage zum Haushaltsplanentwurf einfließen sollen, so befürchten wir, daß im Bereich der kleineren Landesstraßenbaumaßnahmen die Straßenbau-

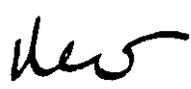
...

verwaltungen nicht mehr mit der im Einzelfall gebotenen Flexibilität ihre Aufgaben erfüllen können. Es muß u.E. gewährleistet bleiben, daß auch in Zukunft Baumaßnahmen im Landesstraßennetz, die sich recht kurzfristig als notwendig erweisen können (z.B. eine Brückenerneuerung) nicht durch eine zu detaillierte Festlegung im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen verhindert wird. Da sich die bisherige Regelung durchaus bewährt hat, schlagen wir vor, diese auch im neuen Gesetz beizubehalten.

Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie unsere Anregungen bei der endgültigen Abfassung der Gesetzesänderung berücksichtigen könnten.

Mit freundlichen Grüßen


Theo Kader
Vorsitzender


Dipl.-Volkswirt Beer
Geschäftsführer