



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN

Verkehrsausschuß

- Ausschußsekretariat -

G. Kötter

4000 Düsseldorf, den 18. Januar 1993
Platz des Landtags 1, Postfach 10 11 43
Tel. (0211) 88 40 Durchwahl 8 84 - 24 89

Änderungsanträge

der Fraktion DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

VORLAGE
11/1887

Änderungsantrag
der Fraktion DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Der Änderungsantrag zu § 1 Abs. 1 (Ergänzung: "Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 37 und die Planfeststellung nach § 38 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen verbindlich.") wird gestrichen.

Begründung

Die von der Landesregierung vorgeschlagene Ergänzung von § 1 Abs. 1 des Landesstraßenausbaugesetzes stellt eine gravierende Verkürzung des Abwägungsprozesses und eine Aushöhlung der verfassungsmäßigen Rechtsweggarantie dar.

Der Bedarf für einen Straßenaus- oder -neubau soll mit der Aufnahme dieses Projekts in den Landesstraßenbedarfsplan hinsichtlich der Feststellung des Bedarfs für die Linienbestimmung nach § 37 und die Planfeststellung nach § 38 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen als verbindlich gelten.

Diese geplante Regelung würde der gerichtlichen Überprüfung der Notwendigkeit eines Projektes (Planrechtfertigung) einen Riegel vorschieben. Ebenfalls kann eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht mehr mit der Ablehnung des Projektes und dem Vorschlag der O-Variante enden.

Der Bedarf eines Straßenbauprojektes wird dann als gegeben angesehen, wenn eine entsprechende Nachfrage unter den Status-Quo-Bedingungen nachweisbar ist. Die Rahmenbedingungen des Verkehrs werden damit als unveränderlich angesehen. Es ist aber offensichtlich, daß diese Art des Denkens die verkehrspolitischen Fehlentwicklungen der Vergangenheit in die Zukunft fortschreiben würden.

Die Planung von Landesstraßen muß sich an den Zielsetzungen einer Klimaschutzpolitik orientieren. Nicht der vergebliche Versuch, die Infrastruktur den steigenden Belastungszahlen anzupassen, sondern Rückführung des Verkehrsaufkommens muß das oberste Ziel sein. Notwendige Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Verträglichkeit des Straßenverkehrs dürfen nicht mehr mit einem Ausbau der Kapazitäten verbunden werden.

Der Straßenbaubedarf wird durch das Wachstum des Autoverkehrssystems selbst induziert und wesentlich durch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen festgelegt. Der Ausbau des

öffentlichen Personennahverkehrs und der Bahnen ist eine wichtige Stellgröße zur Veränderung des Bedarfs im Bereich des Landesstraßenbaus. Raumordnung, Siedlungsentwicklung und wirtschaftliche Notwendigkeiten erzeugen heute immer neuen Verkehrsbedarf. Sie müßten aber eine Politik der kurzen Wege unterstützen und können hierdurch ebenfalls dem Verkehrswachstum entgegenwirken.

Eine unhinterfragbare Bedarfsfeststellung würde die Landesstraßenplanung auch zukünftig als reine Fachstraßenplanung zementieren. Richtig wäre hingegen eine Weiterentwicklung der Landesstraßenplanung zu einer integrierten Gesamtverkehrsplanung. Auf jeder Stufe des Planverfahrens müssen die Alternativen in Form von veränderten Rahmenbedingungen oder umweltverträglicheren Verkehrsträgern Berücksichtigung finden können. Der Bedarf an Straßen ist also keine statische Größe, sondern muß sich in der Abwägung und gerichtlichen Überprüfung behaupten (Planrechtfertigung).

Der Verzicht auf die Überprüfung des Bedarfs im Verfahren wird nicht zu den erhofften Beschleunigungseffekten führen. Es ist umgekehrt zu befürchten, daß hierdurch Fehlinvestitionen und schädliche Parallelförderungen auch zukünftig stattfinden.

Die Bedarfsüberprüfung im Verfahren und durch die Gerichte muß also auch weiterhin möglich sein. Die vorgeschlagene Ergänzung wäre hierzu kontraproduktiv und ist deshalb zu streichen.

Änderungsantrag
der Fraktion DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Landesstraßenbedarfsplan

Streichung der L 107n Querspange Velbert/Langenberg Bauabschnitt L 76 - L 107

Begründung:

Nach Ausbau dieses Straßenstücks ist mit einem erheblichen Anstieg der Verkehrsbelastungen zu rechnen. Insbesondere der historische Ortskern von Langenberg würde durch den Mehrverkehr beeinträchtigt. Sinn würde dieses Straßenstück verkehrspolitisch nur in Verbindung mit dem Bauabschnitt L 107- L 433 machen, dessen Realisierung aber nicht absehbar ist.

Änderungsantrag
der Fraktion DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Landesstraßenbedarfsplan

Der Neubau der Viehbachtalstraße (L 405) in Solingen zwischen Frankfurter Damm und B 224 wird gestrichen.

Begründung:

Beeinträchtigung einer Talau mit Quelleinzugsbereichen und vielfältiger innerstädtischer Grünbereiche. Verlärmung von Wohngebieten, Naherholungsbereichen und einem Krankenhaus.

Eine verkehrspolitische Notwendigkeit zum Bau dieses Teilstückes ist nicht nachweisbar, eine Weiterführung aus verkehrspolitischen Gründen nicht vertretbar.

**Änderungsantrag
der Fraktion DIE GRÜNEN**

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Landesstraßenbedarfsplan

Streichung der L 427 Beseitigung Bahnübergang in Ve lbert (Kuhlendahl)

Begründung:

Diese Maßnahme mit einer weiten Überspannung des Tals durch eine Talbrücke führt zu empfindlichen Beeinträchtigungen des historischen Ortsbildes.

Eine Sicherung des Bahnübergangs mit technischen Mitteln ist möglich und ausreichend, weil es sich um eine Nahverkehrsstrecke der DB handelt, bei der in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang ein Haltepunkt befindet. Eine Beeinträchtigung des Zugverkehrs ist also nicht zu befürchten, wenn die Bahnübergangsbeseitigung unterbleibt.

Änderungsantrag
der Fraktion DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Landesstraßenbedarfsplan

Streichung der L 697 OU Plettenberg (Westtangente).

Begründung:

Das mit 55 Mio. DM veranschlagte Tunnelprojekt gehört zu den teuersten Straßenbauprojekten des Landesstraßenbedarfsplans. Den immensen Ausgaben steht kein entsprechender Nutzen gegenüber. Belastungen durch Lärm und Abgase werden z.T. nur verlagert. Als Alternative zur Entlastung der Ortsdurchfahrt ist ein Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel für den Personen- und Güterverkehr vorzunehmen.

Änderungsantrag
der Fraktion DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Landesstraßenbedarfsplan

Die Ortsumgehung Oerlinghausen (L 751) Südabschnitt und Nordabschnitt wird von der Stufe 1 in die Stufe 2 umgestuft.

Begründung:

Bei der Ortsumgehung Oerlinghausen (L 751 neu) handelt es sich um eine 5,2 km lange Umgehungsstraße in teilweiser Tunnellage mit gravierenden Eingriffen in die Natur und in Erholungsgebiete. In der Vorlage des MSV ist das vom Landschaftsverband als Reservemaßnahme eingestufte Projekt (Kosten 38,3 Mio DM) im Entwurf des Landes nun in der Stufe 1 hochgestuft worden.

Diese Entscheidung ist nicht zu rechtfertigen, weil die extrem hohen Kosten in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem zu erzielenden Vorteilen (Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Berufs- und Freizeitverkehr) stehen. Richtig wären Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Lärmsanierung im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt. Für den Schwerverkehr steht die Überquerung des Teutoburger Waldes im Zuge der A 2 zur Verfügung.

Der Kreis Lippe unternimmt beträchtliche Anstrengungen, um den Öffentlichen Personennahverkehr kreisweit auszubauen. Dazu gehört insbesondere auch die Integration von Bundesbahnnebenstrecken und der Aufbau von hierauf abgestimmten Busliniennetzen. Durch eine Umstufung der Ortsumgehung Oerlinghausen in Stufe 2 des Landesstraßenausbaugesetzes besteht Zeit, diese Maßnahmen durchzuführen und ihre Wirkung abzuwarten. Ein Bau der Ortsumgehung würde dagegen die Bemühungen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zunichte machen.

Der Güterfernverkehr der bisher in Oerlinghausen den Höhenzug des Teutoburger Waldes überquert, wird nach Anschluß der A 33 an die A 2 (in Sennestadt) unmittelbar auf den Teutoburger Wald Übergang der A 2 gelenkt. Hierdurch wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Güterverkehr möglich.

Änderungsantrag
der Fraktion DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Landesstraßenbedarfsplan

Die Querspange Detmold (L 937) wird gestrichen.

Begründung:

Die 3,3 km lange und 11,8 Mio. DM teure Querspange soll durch ein stadtnahes Erholungsgebiet Detmolds geführt werden. Teilweise handelt es sich um ein Landschaftsschutzgebiet mit wertvollen Biotopen und unersetzlichen Naturräumen. Von der geplanten Straße werden Lärmemissionen vor allem für die Erholungssuchenden und die Bewohner des Kreisaltenheimes und NutzerInnen anderer Sozialeinrichtungen ausgehen. Innerstädtische Bereiche werden nur teilweise entlastet. Die Belastungen werden in andere Stadtteile verschoben, aber nicht tatsächlich vermindert.

Die Anbindung des Freilichtmuseums, die als Argument für den Bau der Querspange angeführt wird, kann auch über das bestehende Straßennetz sichergestellt werden. Die geplante Schaffung eines Großparkplatzes widerspricht den Zielsetzungen einer autoärmeren Stadt Detmold und beeinträchtigt die landschaftlich reizvolle Umgebung des Freilichtmuseums.

Die Querspange wird von dem Verkehrsgutachten, das der Verkehrsplanung der Stadt zugrunde liegt, abgelehnt, weil zusätzliche Belastungen der innenstadtnahen Wohngebieten zu befürchten sind. Dieses Projekt paßt nicht mehr in eine neuzeitliche kommunale Verkehrsentwicklungsplanung und ist deshalb abzulehnen.

Die für die Querspange vorgesehenen Mittel sollten für den Aufbau eines flächendeckenden öffentlichen Nahverkehrs in Detmold eingesetzt werden und zur die Entwicklung eines Konzepts für einen umweltfreundlichen Freizeitverkehr.