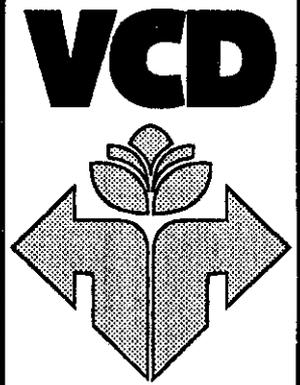


**Verkehrsclub  
Deutschland (VCD)  
Landesverband NRW e.V.**



**Stellungnahme des VCD Landesverband NRW e.V. für die  
Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtages  
Nordrhein - Westfalen zum Landesstraßenausbaugesetz am  
25.06.1992 und 10.11.1992 in Düsseldorf**

**Vorbemerkung:**

Die gewaltigen durch den Kfz.-Verkehr verursachten Probleme (wie z.B. Emission von CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Benzol, Ruß oder Lärm; Flächenbedarf und -zerschneidung; Ressourcenverbrauch) erfordern aus Sicht des Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. eine politisch gelenkte Verkehrsentwicklung. Alle Verkehrsentwicklungs- und -bedarfspläne sowie die Einzelmaßnahmen bedürfen einer umfassenden Untersuchung der ökologischen, sozialen, ökonomischen und finanziellen Auswirkungen und der Erörterung der insbesondere in ökologischer und sozialer Sicht verträglicheren Alternativen. Dies sowohl bezogen auf die Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung, der Veränderung der Verkehrsstrassen und der durch solche und andere raumbezogene Fachpläne eröffneten Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung. In einer Einzelfallanalyse (z.B. einer geplanten Ortsumfahrung), die nach ausreichender Abwägung zu einem für einen Neubau sprechenden Ergebnis kommen könnte, sind die Gesamtverkehrsentwicklung und die Auswirkungen der Einzelmaßnahme zumindest auf die regionale Verkehrssituation an o.g. Zielen kritisch zu überprüfen.

Die Stellungnahme des VCD Landesverband Nordrhein - Westfalen e.V. erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorgabe.

***Frage 1: Ist das Verfahren gemäß 6 Landesstraßenausbaugesetz zur Aufstellung und Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans sowie zur Aufstellung des Landesstrassenausbauplans aus der Sicht der Sachverständigen zweckmäßig oder sind hier Änderungen denkbar und wünschenswert?***

Gemäß Landesstraßenausbaugesetz ist vor der Erstellung eines Entwurfs zur Fortschreibung des Gesetzes nur eine Unterrichtung des Verkehrsministeriums durch den jeweiligen Landschaftsverband über die laufende Planungsvorhaben erforderlich. Zu laufenden Vorhaben können die Landschaftsverbände eigene Vorschläge zur Aufnahme neuer Straßenbauprojekte in das Landesstraßenausbaugesetz einbringen. Weitere Einrichtungen (Träger öffentlicher Belange) u.a. die Bezirksplanungsräte sowie die anerkannten Naturschutzverbände werden im Rahmen von Stellungnahmen zum Entwurf beteiligt.

Der VCD NRW e.V. vertritt die Auffassung, daß trotz der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange der Entwurf und i.d.R. das Gesetz den Anmeldungen der Landschaftverbände incl. der politischen Änderungen bzw. Erweiterungen des Landesministers für Verkehr entspricht.

Der VCD NRW e.V. führt dies insbesondere auf die äußerst knappen Fristen zwischen der Vorlage der Rahmendaten für das Landesstraßenausbaugesetz (26.02.91) und dem geforderten Abgabetermin (10.91) zurück. Dies führt u.a. dazu, daß die Beratungen zur Stellungnahme des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) in den Bauamtskommissionen ohne die Ergebnisse der städtebaulichen, verkehrlichen und ökologischen Untersuchungen durchgeführt wurden. Bei der Verabschiedung der Stellungnahme des LWL durch den Straßen- und Hochbauausschuß und den Umweltausschuß lagen die Ergebnisse der umweltbezogenen Untersuchungen und die Angaben zu den möglichen Verlagerungseffekten durch den Bau von Ortsdurchfahrten noch nicht vor. Ob diese fehlenden Ergebnisse mittlerweile erarbeitet wurden und dem Verkehrsausschuß des Landtages zu seinen Beratungen vorliegen werden, entzieht sich der Kenntnis des VCD. Angesichts der mangelhaften Beratungsgrundlage war den Kommunalpolitikern im LWL eine sachlich fundierte Auseinandersetzung nicht möglich. Die Stellungnahme des LWL erfolgte unserer Auffassung nach somit ohne Berücksichtigung wesentlicher Daten und lediglich auf der Grundlage regionalpolitischer Präferenzen.

Ähnliche Schwierigkeiten gab es z.B. für die Naturschutzverbände, denen zur Erarbeitung ihrer Stellungnahmen nicht alle notwendigen Daten zur Verfügung gestellt werden konnten. Angesichts der kurzen

Bearbeitungszeit war es den Verbänden z.B. nicht einmal möglich zu allen Maßnahmen eine qualifizierte Stellungnahme zu erstellen. Der Termindruck ist, wie z.B. der heutige Termin beweist, mit fachlichen Gründen in keiner Weise zu rechtfertigen.

Gravierender als der Zeitdruck wirkt sich der mangelhafte Untersuchungsumfang bezüglich der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf den Gesetzentwurf aus. In diesem Zusammenhang möchten wir auf die Stellungnahme des Regierungspräsidenten Köln vom 21.05.91 verweisen. Dieser forderte allein für den Bereich der siedlungsstrukturellen Wirkungen zusätzlich Aussagen zu: "z.B. *Qualitätsveränderungen der Siedlungs- und Wohnumfeldbereiche, Veränderungen im Pendel- und Wanderungsverhalten der Bevölkerung, Veränderungen der regionalen Siedlungsstruktur und der Bevölkerungsstruktur in den Siedlungsbereichen / Zonen*".

Er kam zu dem Ergebnis: "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."

Der VCD NRW e.V. hält folgende Änderungen für dringend erforderlich:

- Anstatt den kommunalen Einfluß lediglich über Gespräche oder indirekt über die Landschaftsverbände und Bezirksplanungsräte einfließen zu lassen, wäre eine unmittelbare Beteiligung der kommunalen Ebene z.B. im Rahmen eines gestuften Verfahrens wünschenswert. In einem solchem Verfahren könnten die kommunalen Anmeldungen bzw. Forderungen zunächst auf der Ebene der Kreise und dann in den Bezirksplanungsräten und den Landschaftsverbänden gebündelt und bewertet werden, bevor sie auf der Mittelinstanzebene (siehe Frage 9) beschlußreif zusammengefasst werden. Von der hohen Transparenz des Verfahrens erhofft der VCD NRW e.V. einen verstärkten Einfluß der betroffenen Bürger auf Erstellung bzw. Fortschreibung des Landesstraßenbaugesetzes.
- Die Naturschutzverbände müssen früher und stärker beteiligt werden. Sie dürfen nicht auf die Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen beschränkt werden.
- Die Erstellung des Landesstraßenbedarfsplans erfordert eine Programm-UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung). Sowohl verkehrs- und raumordnungspolitische Leitbilder und Programme mit der Zielsetzung 'Verkehrsvermeidung vor Verkehrsbewältigung' als auch die Verkehrsverlagerungsmöglichkeiten unabhängig von der formalen Zuständigkeit müssen Berücksichtigung finden. Zusätzlich ist eine Plananalyse über das Zusammenwirken verschiedener Straßentypen erforderlich. (Siehe z.B. "Bewertung der Umwelteffekte von Straßenbauprojekten im GVWP - Umweltrisikoeinschätzung" von Dr. Dieter Günnewig, Planungsgruppe Ökologie und Umwelt in der Dokumentation über das VCD Meinungsforum zum Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan am 24.02.92 in Düsseldorf.)
- Der VCD NRW e.V. ist der Auffassung, daß das Landesstraßenbaugesetz durch ein Landesverkehrswegeausbaugesetz ersetzt werden sollte. Dies würde das Landesstraßenbaugesetz um folgende Bereiche erweitern:
  - \* Regionale Verkehre der Deutschen Bundesbahn sowie der nichtbundeseigenen (NE) Bahnen unter Berücksichtigung der potentiellen Entwicklungschancen (Strecken- und Ausbau, Taktverdichtungen, Verlegung von Bahnhöfen und Haltepunkten, ...),
  - \* Überlandverbindungen im Busverkehr einschließlich der vorhandenen Entwicklungspotentiale,
  - \* der "ÖPNV- Ausbau- und Bedarfsplan Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg und Bielefeld",
  - \* Radverkehrsförderung einschließlich der bestehenden Landesprogramme und der Möglichkeiten wie z.B. "Bike und Ride".

Die vorhandenen Finanzmittel sollten jeweils für die sozial- und umweltverträglichste Lösung der verkehrlichen Probleme eingesetzt werden. Selbst die finanzielle Zuständigkeit sollte nachrangig sein, wenn z.B. durch Landesmittel Maßnahmen sonstiger Kostenträger finanziert werden, um unverträglichere Projekte in

der finanziellen Zuständigkeit des Landes vermeiden zu können.

Ergänzend zu diesen Ausführungen wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

**Frage 2: Zeigt der Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans und des Landesstraßenausbausplans 1993 - 1997 in zureichender Form den Bedarf an Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen auf?**

Nach Auffassung des VCD Landesverbandes Nordrhein-Westfalen e.V. ist dies nicht der Fall. Belegt werden kann dies z.B. durch die Veröffentlichungen der Landesregierung NRW:

Der Klimabericht für das Landes Nordrhein-Westfalen besagt (Seite 235): *"Die im Landesstraßenausbaugesetz niedergelegten Grundsätze besagen, daß das Straßennetz des Landes im wesentlichen vollständig ist und Neu- und Ausbauten nur zur Entlastung von Ortsdurchfahrten und ggf. zur Beseitigung von Unfall- und Gefahrenpunkten infrage kommen."*

Eine Umsetzung dieser Aussage läßt sich im vorliegendem Entwurf nicht erkennen.

**Entlastung der Ortsdurchfahrten:**

Ortsumfahrungen nehmen bei 58,5 % der veranschlagten Kosten und einem Anteil von 44,4 % der geplanten Streckenlänge zweifelsohne eine zentrale Rolle im Entwurf zum Landesstraßenausbaugesetz ein. Der VCD NRW e.V. vertritt die Auffassung, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht primär der Entlastung der Anwohner der Ortsdurchfahrten dient. Ortsumfahrungen werden häufig benutzt, um die überörtliche Straßenverkehrsinfrastruktur auszubauen.

Ortsdurchfahrten stellen i.d.R. Engstellen im Netz der überörtlichen Straßen dar. Durch die vorgeschlagenen Ortsumfahrungen würden diese erheblich ausgeweitet. Eine Auswertung von 60 der insgesamt 78 Ortsumfahrungen bzw. Abschnitten von Ortsumfahrungen aus dem Bereich des LWL durch den VCD NRW e.V. ergab, daß im Durchschnitt eine Verbreiterung der Fahrbahn von 6,61m in der Ortsdurchfahrt auf 8,10m -berücksichtigt man die Kronenbreite ohne Fuß- und Radweg sogar auf 12,02m- erfolgt. Durch den großen Straßenquerschnitt erweitert sich die Kapazität der Straße um ein Mehrfaches. Einerseits fällt der Quell- und Zielverkehr der Ortschaft weg und innerörtliche Einflüsse wie Kreuzungen und Signalanlagen werden reduziert und andererseits können die neuen Straßen auch ohne besondere Ausschilderung mehrspurig genutzt werden. Entsprechend den unter 1. angeführten Fragestellungen des Regierungspräsidenten Köln ist so mit erheblichen Veränderungen beim Pendlerverhalten und der Transportmittelwahl zu rechnen. Insgesamt erfolgt i.d.R. eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und eine Schwächung des öffentlichen Verkehrs.

Bei der Betrachtung der Karte zum Landesstraßenausbaugesetz ist ersichtlichlich, daß Ortsumfahrungen insbesondere als Ausbau der Infrastruktur für den Kfz.-Verkehr zu betrachten sind. Umfahrungen sind i.d.R. weit vom Ort entfernt und beginnen früh bzw. enden sehr spät. Sie sind keinesfalls ortsnah. Es ist in einigen Fällen naheliegend, die Funktion des Neubaus der Straße insbesondere im besseren Fluß des überörtlichen Verkehr zu sehen.

Als Beispiel möchten wir anführen:

L 520 Münster Wolbeck - Sendenhorst

Es handelt sich um eine Maßnahme mit einer Gesamtlänge von 16,3 km bei Kosten von 35,4 Mio. DM. Die Fahrbahn wird von 6,15m auf 8,00m verbreitet, die künftige Kronenbreite liegt bei 12,00 m. Diese Strecke gliedert sich, ohne Unterbrechungen, wie folgt:

	km	Mio.DM
Südumfahrung Wolbeck	3,4	4,7
Ausbau Wolbeck - westl. Sendenhorst	2,1	3,0
Ausbau westl. Sendenhorst	3,9	9,5
Umfahrung Sendenhorst	6,9	18,2

In den Beurteilungsbögen zu dieser Maßnahmen wird von einer Verbindung zwischen Münster und Beckum sowie der BAB 2 gesprochen; die Ortsumfahrung Wolbeck wird auch mit einer verbesserten Anbindung an die Straßen des überörtlichen Verkehrs begründet. Dennoch werden 63,1% der Baukosten und 72,0% der Streckenlänge als Ortsumfahrung eingestuft.

L 557 und L 712 Herford - Bünde sowie Preußisch Oldendorf

	km	Mio.DM
L 712 Ausbau Herford Enger	1,4	5,6
L 712 Ausbau Herford Enger	2,9	8,1
L 557 Ortsumfahrung Enger	4,1	30,5
Ortsumfahrung Bünde	5,2	17,4
Ausbau Preußisch Oldendorf	4,8	15,0
Ortsumfahrung Preußisch Oldendorf	2,8	5,2

Dieses Beispiel ist nicht so eindeutig. Teile der Ortsumfahrung Enger liegen außerhalb dieses Straßenzuges. Zwischen der Ortsumfahrung Bünde und Preußisch Oldendorf liegt zudem ein längerer Abschnitt, der nicht Bestandteil dieses Landesstraßenausbaugesetzes ist. Dennoch wird hier der Ausbau einer Verbindung zwischen Herford und dem Nord-Westen des Kreises Minden-Lübbecke erkennbar.

#### **Unfall- und Gefahrenpunkte:**

In den Bewertungsbögen wird auf solche Ziele hingewiesen; differenzierte Aussagen fehlen jedoch. Der VCD NRW e.V. bestreitet, daß zur Beseitigung von Unfallgefahren der Straßenausbau das geeignete Mittel ist. In gefährlichen Kurven würde eine einfache Begradigung (bei gleichbleibenden Querschnitt) eine größere Verbesserung darstellen, als eine Querschnittsverbreiterung mit der anschließenden Geschwindigkeitszunahme.

Eine besondere Berücksichtigung von Unfall- und Gefahrenpunkten ist für den VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. im vorliegenden Gesetzesentwurf nicht erkennbar.

**Frage 3: Welcher Bedarf zum Ausbau des Landesstraßennetzes ist aus Sicht der Sachverständigen tatsächlich gegeben?**

**Frage 4: Mit welchem Finanzvolumen ist nach Meinung der Sachverständigen ein tatsächlicher Bedarf zum Ausbau der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen zu realisieren?**

Der VCD NRW e.V. sieht angesichts häufig unzumutbarer Verhältnisse für die Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrten ein verbleibenden Finanzierungsbedarf bei den Ortsumfahrungen.

Es ist zu berücksichtigen, daß Ortsumfahrungen nicht geeignet sind, die lokalen Verkehrsprobleme zu lösen. Zudem führen Ortsumfahrungen auf Grund des verbleibenden Quell- und Zielverkehrs häufig nur zu geringfügigen Entlastungen. Nach Auffassung des VCD NRW e.V. ist jede Entlastung des Verkehrsaufkommens von unter 50 % geringfügig, da eine Lärmentlastung erst bei einer Halbierung des Verkehrsaufkommens festgestellt werden kann. Die Entlastung wird zudem schnell durch höhere Geschwindigkeiten (Emissionszunahme) und Verkehrszunahme kompensiert.

Der VCD NRW e.V. schlägt als hinreichende Kriterien für den Bau von Ortsumfahrungen vor:

- Eine Verkehrsreduzierung in der Ortsdurchfahrt von zumindest 60 % muß erreicht werden.
- Keine generelle Beschleunigung des Kfz.-Verkehrs durch den Neubau von Ortsumfahrungen. Ein reduzierte Ausbaustandart ermöglicht zugleich umweltverträglichere Trassierungen.

Ein weiterer Bedarf wird seitens des VCD NRW e.V. bei der Beseitigung von niveaugleichen Bahnübergängen gesehen. Auch hier muß vermieden werden, daß vor allem der Verkehrsfluß gefördert wird, wie es bei zahlreichen der vorgeschlagenen Maßnahmen der Fall ist. Bei der L 866 in Porta Westfalica wird durch die Bahnübergangsbeseitigung die Fahrbahn auf einer Länge von 2 km von durchschnittlich 5 - 6m auf 7m ausgebaut.

Eine weitere Präzisierung und die Bezifferung des Finanzbedarfs, ist dem VCD NRW e.V. auf Grundlage der ihm zur Verfügung stehenden Daten und Informationen nicht möglich.

***Frage 5: Mit welchen ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen wird seitens der Sachverständigen gerechnet, wenn notwendige Ortsumgehungen im Rahmen der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans und des Landesstraßenbauplanes 1993 - 1997 keine Berücksichtigung finden?***

Unbestreitbar würde die weitere Belastung durch Schadstoffe und Lärm zu einer gesundheitlichen Gefährdung der Anwohner der Ortsdurchfahrten führen. Diese Belastungen würden -von Einzelmaßnahmen abgesehen- nicht das "normale" Niveau vieler innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen in Großstädten und Ballungsgebieten, für die i.d.R. Ortsumfahrungen selbst theoretisch nicht möglich sind, erreichen. Hingegen verschärft die durch den weiteren Straßenaus- und Neubau mitverursachte Verkehrszunahme die ökologischen Belastungen im gesamten Einzugsbereich des Mehrverkehrs. Unter ökonomischen Aspekten kann auf den Neubau gänzlich verzichtet werden, da einerseits Natur- bzw. Kulturland einem privaten Eigner öffentlich entzogen werden muß und andererseits kein Ausgleich in der i.d.R. bestehend bleibenden Ortsdurchfahrt erfolgt. Auswirkungen auf die Transportkosten können vernachlässigt werden, da der Transport von Personen und Gütern auf unseren Straßen schon heute viel zu kostengünstig ist und erheblich verteuert werden muß. Jeglicher Neu- und Ausbau bedeutet eine verstärkte Subventionierung des gewerblichen Verkehrs.

***Frage 6: Lassen sich durch die im Landesstraßenbaugesetz zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Vermeidung von Staus vorgesehenen Straßenbauprojekt quantifizierbare CO<sub>2</sub>-Reduktionen erreichen.***

Wir möchten an dieser Stelle auf folgendes Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr verweisen:

Stefan Rommerskirchen, Udo Becker, Mario Eland: Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen zur Reduktion der verkehrlichen CO<sub>2</sub>-Emission, (FE Nr.90203/90), Bonn; Prognos AG Basel, 1991.

Es wird u.a. ein hypothetischer Straßenausbau betrachtet, in dessen Folge Staus an keinen Ort und zu keiner Zeit mehr stattfinden. Selbst unter dieser unrealistischen Annahme, daß kein zusätzlicher Verkehr entsteht, würde die CO<sub>2</sub>-Einsparung in diesen Fall unterhalb von 2 % liegen. Diese kleine Reduzierung wird allein durch die prognostizierte Verkehrszunahme mehr als kompensiert. Gemäß Entwurf zum Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan ist ausgehend von Bezugsfall F, der angesichts der bestehenden Verkehrspolitik als

realistischere Alternative gegenüber den Bezugsfall H betrachtet wird, mit einer Zunahme des PKW-Verkehrs und damit auch der auf diesen zurückzuführenden CO<sub>2</sub>-Emission von einer Zunahme von 36,9 % (im Güterfernverkehr 110,7%) zu kalkulieren. Ein Vergleich dieser Zahlen macht deutlich, daß eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emission nur mit einer geänderten Politik hin zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung erreichbar ist.

**Frage 7: Sind die im Gesetz vorgeschlagenen Straßenbauprojekte ein angemessener Beitrag zur von allen Seiten für erforderlich gehaltenen Verkehrs- und CO<sub>2</sub> Reduktion?**

Nein. Siehe Antworten zu den Fragen 2 - 6.

**Frage 8: Sind bei der Aufstellung des Landesstraßenbaugesetzes der absehbare Verkehrsbedarf und die Erfordernisse des Umweltschutzes in angemessener Weise berücksichtigt worden, indem verkehrszweigübergreifende Netzuntersuchungen vorgenommen wurden? Sind dem schienengebundenen Personen- und Güterverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, dem Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang eingeräumt worden?**

Aus Sicht des VCD Landesverbandes Nordrhein-Westfalen e.V. ist zu kritisieren, daß der vorliegende Entwurf zum Landestraßenbaugesetz vorrangig am Bedarf eines wachsenden Straßenverkehrs orientiert ist. Selbst die Umsetzung des Bedarfs innerhalb kürzester Zeit wird nicht geeignet sein einen störungsfreien Verkehrsfluß auf den Straßen zu ermöglichen. Durch den weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur ist hingegen, wie schon zu den Fragen 2 und 3 erläutert, mit der Zunahme des Kfz.-Verkehrs zu rechnen.

Durch den Bau von Ortsumfahrungen wird das vorhandene Straßennetz weiter verdichtet. Die mit dem Straßenbau verbundenen Probleme (Eingriffe in die Belange des Natur-, Landschafts- oder Wasserschutzes und i.d.R. zusätzliche Belastungen für bislang wenig gestörte Wohngebiete) nehmen Dimensionen des Straßeneubaus an und sind somit dem Neubau zuzurechnen. Unter dieser Voraussetzung beträgt der Anteil des Straßeneubaus im Landesstraßenbauplan 75,1 % der veranschlagten Kosten und 63,2 % der Streckenlängen. Von einem Grundsatz: "Aus- vor Neubau" kann keine Rede sein.

Verkehrsnetzübergreifende Untersuchungen wurden nur insoweit erstellt, daß auf mögliche Konkurrenzsituationen mit dem Schienenverkehr hingewiesen wurde. Auswirkungen dieser Konkurrenz wurden nicht untersucht. Konsequenzen sind nicht erkennbar.

Verlagerungspotentiale wurden nicht erfasst, somit sind die Möglichkeiten zur Lösung verkehrlicher Probleme durch z.B. Ausbau von Schienenverkehrswegen nicht ermittelt worden. Nach Kenntnissen des VCD NRW e.V. ist nur für die Ortsumfahrung Wolbeck (L 520) ein Hinweis auf die diskutierte Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der NE-Bahn (WLE) zwischen Münster und Albersloh bekannt. Dieser Hinweis wurde jedoch nicht näher verfolgt; die Maßnahme wurde in die Stufe 1 des Bedarfs aufgenommen. Die Auswirkungen auf die regionale Verkehrssituation durch eine Reaktivierung der WLE wurden nicht in die Beratungen eingebunden. Es liegt die Vermutung nahe, daß keiner der innerhalb des Verfahrens Beteiligten eine Möglichkeit sah, auf diesen Aspekt der Verkehrsverlagerung und damit der Einsparung von Landesmitteln einzugehen.

Generell wird die Frage nach konkurrierenden Verträgen nur sehr defensiv beantwortet. Zwei Beispiele

mögen dies verdeutlichen:

#### Verbindung Herford - Bünde - Preußisch Oldendorf

Herford und Preußisch Oldendorf liegen an der DB-Verbindung von Bielefeld über Bassum nach Bremen. Es handelt sich um die kürzeste Verbindung zwischen Ostwestfalen und Bremen. Trotz dieser Bedeutung wurde diese Strecke von der DB so vernachlässigt, daß mittlerweile der Abschnitt ab Bünde akut gefährdet ist. Die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen würden dazu beitragen, daß die Attraktivität der DB-Verbindung weiter sinken würde. Zusätzliche Fahrgastverluste müssen erwartet werden. Auf jeden Fall ist festzustellen, daß die Konkurrenzfähigkeit der Schiene weiter zurückgeht.

#### Verbindung Gronau - Nordwalde

10 km südlich der DB-Verbindung Gronau - Münster sollen verschiedene Ausbaumaßnahmen und Ortsumfahrungen im Zuge der L 555, L 574 und 579 realisiert werden. Damit würde, neben der unmittelbar parallel zur DB verlaufenden B 54, die zur Zeit von der Bundesregierung ausgebaut wird, eine zweite schnelle Straßenverbindung geschaffen. Die Verlagerungseffekte dürften nicht erheblich sein, insbesondere da mit dem Ausbau der B 54 ein noch stärkerer Konkurrent der Schienenverbindung im Neubau ist. Die Verlagerungsmöglichkeiten von der Straße auf die Bahn, z.B. durch eine verbesserte Busanbindung der an den Landstraßen liegenden Orten mit den Haltepunkten der DB, werden praktisch unmöglich gemacht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Möglichkeiten Personen- und Güterverkehre zu verlagern generell nicht berücksichtigt werden.

Durch die Berücksichtigung der Planungen anderer Baulasträger können die Umweltbelastung durch die Maßnahmen des Landesstraßenausbaugesetzes reduziert werden. Es könnte z.B. sein, daß durch den Neubau der B 54 die o.g. Landstraßen so entlastet werden, daß auf einen Ausbau verzichtet werden kann. Kombiniert mit den o.g. Verlagerungs- und Vermeidungskonzepten kann auf einigen Straßenaus- und Neubau verzichtet werden. Dies wiederum würde zur ökologischen und fiskalischen Entlastung führen.

#### **Frage 9: Welche Planunterlagen als Grundlage für die Aufstellung des Landesstraßenausbaugesetzes hielten sie für sinnvoll für eine regional abgestimmte Verkehrspolitik (z.B. regionalen Verkehrsentwicklungsplänen)?**

Zentrales Anliegen des VCD Landesverbandes Nordrhein-Westfalen e.V. ist die Abkehr von der rein straßenbezogenen Betrachtung. Aus der Sicht des VCD NRW e.V. ist es erforderlich die vorhandenen und aufgrund verkehrlicher Entwicklungen und planerischer Entscheidungen zu erwartenden verkehrlichen und städtebaulichen, soweit sie durch den Verkehr verursacht werden, Problembereiche zu erfassen. Zur Lösung dieser Probleme, zu denen auch ständig überlastete öffentliche Verkehre gehören, schlägt der VCD NRW e.V. folgende Rangigkeit der Lösungsmöglichkeiten:

- I. Verkehrsvermeidung
- II. Verkehrsverlagerung
- III. Effizienzsteigerungen durch Hilfsmittel
- IV. Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in folgender Gewichtung:
  1. Fuß- und Radverkehr
  2. schienengebunde Verkehre
  3. ÖPNV auf Straßen
  4. Ausbau des Straßennetzes

Die ökologischen und sozialen Auswirkungen dieser Maßnahmen sind zu berücksichtigen. Aufgrund der notwendigen umfangreichen Untersuchungen und Kenntnis der lokalen Gegebenheiten, die auf Landesebene

nicht vorliegen können, muß die Planung nach Auffassung des VCD NRW e.V. regional erfolgen. Das Land setzt einen Rahmenplan; die konkrete Planung und Abwägung sollte in einer Mittelinstanz erfolgen. Der VCD NRW e.V. schlägt vor, den Kommunalverband Ruhr (KVR) und die Regierungspräsidenten (ohne KVR Anteile) mit dieser Planung zu beauftragen. Die Umsetzung und Bauüberwachung kann bei den heute zuständigen Institutionen bleiben.

Die Vorteile dieser Regelung lägen:

- in der Verzahnung mit der Raumplanung,
- in der Zusammenfassung der Zuständigkeiten (die Regierungspräsidenten bearbeiten schon heute alle Verkehrsarten und -träger),
- nach Herauslösung des Gebietes des KVR, das stark durch Binnenverkehr geprägt ist, würden Planungsgebiete mit eigenständiger verkehrlicher Bedeutung vorliegen.

Ein Problem stellt sicherlich die nichtausreichenden demokratische Strukturen bei den Regierungspräsidenten dar.

Ergänzend zu diesen Ausführungen wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

**Frage 10: *Stellt die Neufassung des 1 (Ausschuß der Bedarfsprüfung durch Behörden und Gerichte nach Aufnahme eines Projektes in den Landesstraßenausbauplan) eine Privilegierung der Fachplanung "Straße" und eine Verkürzung der Abwägung der konkurrierenden Belange im Verfahren der Planfeststellung dar (Ausschluß Nullvariante)?***

Der VCD Landesverbandes Nordrhein-Westfalen e.V. kann eindeutig mit Ja antworten.

Wie schon in der Antwort zu Frage 8 ausgeführt, fanden konkurrierende Verkehrsträger bei der Aufstellung des Entwurfes zum Landesstraßenausbaugesetzes keine Berücksichtigung. Bei der geltenden Rechtslage ist es in der Planfeststellung noch möglich, Alternativen zum Straßenbau bzw. Straßenbaumaßnahmen anderer Träger zu berücksichtigen und so zu umweltverträglicheren Lösungen zu kommen. Dies wäre nach der beabsichtigten Änderung ausgeschlossen. Die Abwägung der verkehrlichen Belange gegenüber z.B. denen des Natur- und Umweltschutzes wird durch die vorgesehene Regelung zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, wären jedoch nur noch bei der Trassenfestlegung bedeutsam. Die Durchführung einer fachgerechten und sachgemäßen Umweltverträglichkeitsprüfung wird ausgeschlossen.

Dies ist von besonderer Bedeutung, da eine entsprechende Abwägung auf der Ebene der Legislative nicht möglich ist, da die erforderlichen Grundlagen und Kenntnisse fehlen und nur mit erheblichen zeitlichem und finanziellem Aufwand für Verwaltung und die Politiker erreicht werden kann. Der VCD NRW e.V. befürchtet, daß durch diese Änderung der Straßenbau zu einer rein administrativen Angelegenheit wird, die nur im Rahmen der Haushalte kontrolliert werden würde.