

Vereinigung der  
Industrie- und Handelskammern  
in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
11. WAHLPERIODE

**ZUSCHRIFT**  
**11/2095**

IHK

**Landesstraßenbedarfsplan**  
**Antworten auf den Fragenkatalog für die öffentliche Anhörung**  
**des Verkehrsausschusses des Landtages**  
**am 10. November 1992**

**Zu Frage 1:**

Gemäß § 6 Landesstraßenausbaugesetz unterrichten die Landschaftsverbände den Minister für Stadtentwicklung und Verkehr über ihre Vorschläge zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans. Die Industrie- und Handelskammern haben Gelegenheit, die von ihnen für notwendig gehaltenen Projekte den Landschaftsverbänden mitzuteilen. Insoweit sind die Kammern rechtzeitig in das Verfahren eingeschaltet worden.

Zwischen den Anmeldungen zum Landesstraßenbedarfsplan und dem nunmehr vorliegenden Regierungsentwurf bestand jedoch keine weitere Möglichkeit zur Mitwirkung der betroffenen Institutionen. Es wird daher angeregt, analog zum Verfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans zukünftig zunächst einen Referentenentwurf vorzulegen und diesen in einem Anhörungsverfahren zur Diskussion zu stellen.

**Zu Frage 2:**

Der Entwurf des Landesstraßenbedarfsplanes und des Landesstraßenausbauplanes 1993 - 1997 bleibt deutlich unter dem tatsächlichen Bedarf an Landesstraßen in NRW.

**Zu Frage 3:**

In der Ausbauplanung fehlen viele Projekte, die aus der Sicht der kammerzugehörigen Wirtschaft notwendig sind. Die Kammern haben diesen Bedarf dezentral - also jede für sich - den Landschaftsverbänden mitgeteilt. Eine Auflistung aller

dieser Anmeldungen liegt der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern zu diesem Termin nicht vor.

Auch die Vorschläge der Landschaftsverbände haben außerhalb des vorgegebenen Finanzrahmens Maßnahmen aufgelistet, bei denen Bedarf zweifelsfrei vorhanden ist.

**Zu Frage 4:**

Das Finanzvolumen, mit dem der tatsächliche Bedarf zum Ausbau der Landesstraßen realisiert werden könnte, können die Kammern aus eigenen Quellen nicht ermitteln, da es von zahlreichen Variablen der Bauausführung (z.B. Lärmschutzaufwendungen, Hoch- bzw. Tieflagen usw.) bestimmt wird.

Ein mindest erforderliches Ausbauvolumen wird dokumentiert durch als Bedarf festgeschriebene Maßnahmenvorschläge der Landschaftsverbände. Danach müßte sich auch das mindestens zur Verfügung stehende Finanzvolumen ausrichten. Nach Auffassung der Kammern dürfte der tatsächliche Ausbaubedarf und damit auch das tatsächlich erforderliche Finanzvolumen noch über diesem Wert liegen.

In jedem Fall muß - schon wegen der erheblichen Preissteigerungen im Baubereich und der Mehraufwendungen im Umweltschutz - der seit rd. 10 Jahren andauernde Trend des absoluten Rückgangs der Investitionsausgaben für den Landesstraßenbau (1982: 454,5 Mio. DM, 1991: 332,4 Mio. DM) umgekehrt werden.

Nach Auffassung der Kammern macht es keinen Sinn, in den zu geringen Finanzrahmen von 2,9 Mrd. DM auch alle Maßnahmen der 2. Dringlichkeitsstufe einzubeziehen. Der vorgegebene Finanzrahmen sollte, wie beim bisherigen Bedarfsplan - ausschließlich auf Maßnahmen der Dringlichkeitsstufe 1 beschränkt bleiben. In gleicher Weise geht auch der Bundesverkehrswegeplan vor. Das hätte zur Folge, daß selbst in dem restriktiven Finanzrahmen des Ministers für Städtebau und Verkehr noch für 900 Mio. DM Projekte in die Stufe 1 des Bedarfsplans zusätzlich eingestellt werden könnten.

Alle Straßenbauprojekte, für die Bedarf festgestellt wird, für die aber der Finanzrahmen der Dringlichkeitsstufe 1 nicht mehr ausreicht, müßten unabhängig vom zur Verfügung stehenden Finanzvolumen in eine Stufe "weiterer Bedarf" aufgenommen werden.

**Zu Frage 5:**

Der Verzicht auf notwendige Ortsumgehungen - und auch Stadtteilumgehungen - hat noch mehr Staus und "Stop und Go-Verkehr" und damit eine Zunahme der Schadstoff- und Lärmemissionen innerhalb der betroffenen Ortslagen zur Folge. Die Mobilität innerhalb der Orte wird weiter eingeschränkt. Die für die Standortqualität der Orte wichtige Erreichbarkeit wird reduziert, da der notwendige Ziel- und Quellverkehr noch mehr behindert wird.

Der überörtliche Verkehr wird unnötigerweise in verstopfte Ortsstraßen gezwungen, so daß Standortnachteile für die ganze Region die Folge sind.

Zu den gesamtwirtschaftlichen Verlusten gehören erhebliche betriebswirtschaftliche Verluste (Wartezeiten, Unkalkulierbarkeit der Beförderungs- und Transportvorgänge, erhöhter Einsatz von Fahrzeugen im Güterverkehr usw.) für die einzelnen Unternehmen.

**Zu Frage 6:**

Jedes Straßenbauprojekt, das Staus und Stockungen abbaut und den Verkehr fließen läßt, reduziert Abgase und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen. Somit werden auch die im Landesstraßenbaugesetz zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Vermeidung von Staus vorgesehenen Straßenbauprojekte zu CO<sub>2</sub>-Reduktionen führen. Die Kammern können diese nicht quantifizieren. Sie verweisen auf eine Untersuchung der TU-Berlin, nach der sich durch verbesserte Verkehrsabläufe und gezielte Infrastrukturmaßnahmen rd. 30 % der bisherigen CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen lassen.

**Zu Frage 7:**

Die im Gesetz vorgeschlagenen Straßenbauprojekte sind ein Beitrag zur notwendigen CO<sub>2</sub>-Reduktion. Dieser Beitrag wäre wesentlich größer, wenn der tatsächliche Bedarf an Landesstraßen in NRW gedeckt werden könnte. Da das nicht der Fall ist, wird der Kfz-Verkehr zu vermeidbaren CO<sub>2</sub>-Belastungen gezwungen.

**Zu Frage 8:**

Die Kammern kennen diese verkehrszweigübergreifenden Netzuntersuchungen für die Aufstellung des Landesstraßenausbaugesetzes nicht. Auch im Landtag ist man sich diesbezüglich offensichtlich nicht ganz einig (vgl. Plenarprotokoll vom 17.09.92, S. 8938).

Gemessen an der tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsnachfrage wird dem schieneengebundenen Personen- und Güterverkehr sowie dem ÖPNV Vorrang eingeräumt. Auch ein Vorrang vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau ist erkennbar. Konkret läßt sich zu dieser Fragestellung aus dem Landesstraßenbedarfsplan direkt nichts ableiten. Die Frage bezieht sich offensichtlich auf § 28 Abs. 1 des Landesentwicklungsprogramms. Nach Auffassung der Kammern wird die Verkehrspolitik dem absehbaren Verkehrsbedarf und den Erfordernissen des Umweltschutzes mit einem Vernachlässigen von Straßenbauprojekten nicht gerecht. Wünschenswerte und notwendige Verlagerungen auf umweltverträglichere Verkehrsträger lassen sich kurz- und mittelfristig in nennenswertem Umfang nicht erreichen. Landesstraßenbaumaßnahmen dienen vorrangig dem regionalen und lokalen Verkehr. Hier stellt sich in den meisten Fällen die Verlagerung auf die Schiene gar nicht. Sehr häufig bietet die Schieneninfrastruktur überhaupt keine Alternative zur Straße. Das gilt insbesondere für die Erschließung der Fläche.

**Zu Frage 9:**

In den Städten und Kreisen vorhandene Untersuchungen zu Verkehrsströmen, Pendlerverflechtungen usw. sollten in die Untersuchungen zur Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplanes einfließen.

Die Abstimmung von vorbereitenden Unterlagen für die Aufstellung von Landesstraßenbedarfsplänen und -ausbauplänen über die Landschaftsverbände hat sich als sinnvoll erwiesen. Am eigentlichen Zwangspunkt, dem zu geringen Finanzvolumen, dürften auch andere Abstimmungsverfahren nichts ändern.

Wichtiger als Verfahrensänderungen im Bereich der einzelnen Planungshierarchien erscheint den Kammern eine Straffung und Beschleunigung des Verfahrensablaufs insgesamt.

<b>Zu Frage 10:</b>
---------------------

Die Neufassung des § 1 (Ausschluß der Bedarfsprüfung durch Behörden und Gerichte nach Aufnahme eines Projektes in den Landesstraßenausbauplan) stellt keine Privilegierung der Fachplanung Straße dar. Die Feststellung, daß aus verkehrlicher Sicht der Bedarf für eine bestimmte Baumaßnahme gegeben ist, nimmt die endgültige Entscheidung über eine Realisierung des Projektes nicht vorweg. Der im Landesstraßenausbauplan gesetzlich festgelegte verkehrliche Bedarf wird im Zuge des Planverfahrens nach § 37 und § 38 Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vielmehr gegen die übrigen, ggf. widerstreitenden Belange abgewogen. Eine Nullvariante bleibt daher weiterhin prinzipiell möglich, wenn widerstreitende Belange den verkehrlichen Bedarf bei allen untersuchten Linienvarianten überwiegen. Der Ausschluß einer erneuten Bedarfsprüfung durch Gerichte und Behörden stellt somit vielmehr einen dringend erforderlichen und daher zu begrüßenden Beitrag zur Planungssicherheit und Planungsbeschleunigung dar.

Düsseldorf, 6. November 1992