

A

**DER BEIRAT BEI DER OBERSTEN LANDSCHAFTSBEHÖRDE
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN
- DER VORSITZENDE -**

An die
Mitglieder des Landtages
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haus des Landtages

4000 Düsseldorf

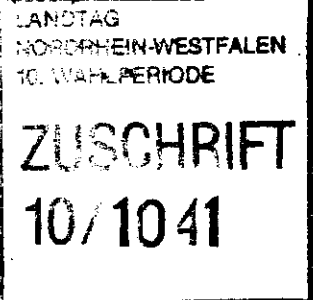
c./o. Minister für Umwelt,
Raumordnung und Landwirtschaft
des Landes Nordrhein-Westfalen
Schwannstraße 3

4000 Düsseldorf 30, den 25.5.1987

Telefon (0211) 45 66 - 5 33/516

Telex 8584965 umnwd

Telefax (0211) 45 66 - 388



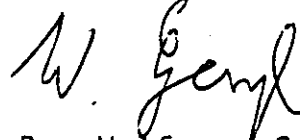
Betr.: Landesstraßenbedarfsplan

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Beirat bei der Obersten Landschaftsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen hat in seiner Sitzung am 22.5.1987 einstimmig die beiliegende Stellungnahme zum Entwurf des Landesstraßenausbaugesetzes beschlossen. Darüber hinaus hält es der Beirat für erforderlich, daß die aus ökologischen Gründen problematischen Straßenbauprojekte benannt werden und für diese Projekte eine gesonderte Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, deren Kriterien zuvor einheitlich festzulegen sind.

Der Beirat bittet um Kenntnisnahme und Berücksichtigung seiner Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



(Prof. Dr. Wolfgang Gerß)

1041/B1

Düsseldorf, den 22.5.1987

Stellungnahme des Beirats bei der Obersten Landschaftsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen zum Entwurf des Gesetzes über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (LStr.AusbauG).

Nur etwa ein Jahr nach Verabschiedung des Bundesfernstraßenbedarfsplans mit einer Vielzahl für NW ökologisch schädlicher Großprojekte liegt mit dem Landesstraßenausbaugesetz eine zweite verkehrspolitische Weichenstellung für die Zukunft dem Landtag NW vor. Die Neufassung des § 3 soll im bevölkerungsreichsten Bundesland eine Revision der bisherigen Verkehrspolitik herbeiführen; denn würden die Grundsätze

- "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."

konsequent angewendet, stellte das sicher eine wesentliche Verbesserung dar

Dem Landesstraßenausbaugesetz liegt der Landesstraßenbedarfsplan in Form einer Karte im Maßstab 1 : 250000 vor, in dem nach "Bedarf" und "möglichem weiterem Bedarf" unterschieden wird. Erstere Projekte sollen bis zu einem Planfeststellungsbeschluß vorangetrieben werden können, letztere nur bis zu Linienbestimmungsverfahren.

Im Begründungsteil zum Landesstraßenausbaugesetz ist in Tabellenform der Landesstraßenbedarfsplan allgemein aufgeschlüsselt worden nach Stufe 1 Bedarf und Stufe 2 eventueller Bedarf, innerhalb der Stufen nach den Kategorien Neubau, Ortsumgehungen, Spurerweiterungen, Ausbau, Bahnübergangsbeseitigung sowie nach Anzahl der Teilstrecken, Länge an Kilometern und Kosten ab 1987 in Mio DM. Angesichts der allgemein gehaltenen Ziele und der Karte, die keinerlei Information zu Maßnahmennummer, Planungsstand und Finanzbedarf im einzelnen enthält, sieht sich der oberste Landschaftsbeirat außerstande, eine Stellungnahme zu den Einzelprojekten abzugeben.

Zum allgemeinen bezweifelt der oberste Landschaftsbeirat, daß in einem Bundesland mit dem dichtesten Straßennetz aller Flächenländer noch ein Bedarf von 696 km und evtl. Bedarf von 216 km besteht. Faßt man beide Stufen zusammen, so fällt auf, daß den Neubaumaßnahmen (54 Projekte) und den Ortsumgehungen (176 Projekte) eine zentrale Stellung zukommt. Legt man die Länge der Maßnahmen zugrunde, so beträgt der Anteil der Straßenneubauten und Ortsumgehungen an der Gesamtlänge aller projektierten Straßen mehr als 50 %. Gerade diese Maßnahmen jedoch sind in der Regel mit erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden. Neben den bekannten Auswirkungen des Straßenbaues wie Flächenversiegelung, Lebensraumzerschneidung und Verlärmung sind bei ortsnahen Trassen insbesondere Eingriffe wie das Anschneiden von Hanglagen (im Bergland) oder die Überbauung von Bach- und Flußbäuen zu nennen. Dabei zeigt die geübte Praxis, daß die ökologische Wertigkeit der Flächen in den Abwägungsverfahren nicht angemessen berücksichtigt wird oder worden ist. (z.B. Präferenz für "wertvolle" Ackerböden gegenüber "nicht so wertvollem" Brachland oder Wald).

Angesichts der Zahlen muß leider festgestellt werden, daß der Anspruch, Neubauten bzw. Ortsumgehungen nur noch zu realisieren, wenn dies ökologischen Gegebenheiten nicht entgegensteht, im Bedarfsplan unberücksichtigt ist.

Zur Kategorie "Ausbau" gehören rund 30 % der Projekte. Wenn auch seitens des Naturschutzes, "Ausbau vor Neubau" vertreten wird, so ist doch unbestritten, daß auch mit diesen Maßnahmen erhebliche Eingriffe einhergehen. Weil unsere "Landesstraßen" durch Trassenverbreiterungen und Begradigungen zu Schnellfahrstrecken umgebaut werden, findet auch hier Flächenversiegelung statt. Aus Naturschutzgründen sind solche Ausbauten schon deshalb abzulehnen, weil sich gerade in Trassennähe ökologisch wertvolle Bereiche finden, wie Ruderalfluren, Gräben, Alleen, Hänge usw.. Hier muß der Beirat die Frage stellen, ob durch den autogerechten Totalausbau unsere Landesstraßen nicht den hohen Geschwindigkeiten Vorschub geleistet wird, die sich für Mensch, Fauna und Flora verheerend auswirken.

Um den sichtbar gewordenen Defiziten der Landesstraßenplanungen abzuweichen, erscheint eine intensive Diskussion zu allen Projekten, unabhängig vom Planungsstand und ohne Zeitdruck nach den neuen Zielen des Gesetzes in den unteren und höheren Beiräten dringend notwendig. Ferner fordert der oberste Beirat Umweltverträglichkeitsgutachten für alle Trassen, die in ihren ökologischen Auswirkungen zweifelhaft sind (z.B. solche, die durch Wasserschutz, Landschafts- und Naturschutzgebiete gehen sollen).