

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NW

KOORDINATIONSSTELLE FÜR PLANVERFAHREN NACH §29 BNATSCHG.
Aegidiusstraße 94 4300 Essen 1 Telefon 0201 473887

LANDESBÜRO D. NATSCHVERBÄNDE AEGIDIUSSTR 94 4900 ESSEN 1

An den
Vorsitzenden des Verkehrsausschusses
Herrn Erich Kröhan
An die Fraktion der SPD im Verkehrsausschuß
z.Hd. Herrn Georg Aigner
An die Fraktion der CDU im Verkehrsausschuß
z.Hd. Herrn Heinrich Dreyer
An die Fraktion der FDP im Verkehrsausschuß
z.Hd. Frau Marianne Thoman Stahl
An den Referenten des Verkehrsausschusses, Herrn

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen

SVNW 4. 86 ST

Landesgemeinschaft
Naturschutz
und Umwelt



Deutscher Bund
für Vogelschutz



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
10. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
10/1217

30.6.87

Betr.: Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend finden Sie eine Aktualisierung unserer Stellungnahme zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans vom 20.05.87.

Die anerkannten Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalens haben den Referentenentwurf vom 15.01.87 sowie den Gesetzentwurf zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans vom 15.4.87 einer kritischen Wertung unterzogen.

Bezüglich der ökologischen Bedenklichkeit der einzelnen Maßnahmen verweisen wir auf die umfangreiche Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.

Wir bitten Sie hiermit um Unterstützung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag der anerkannten Naturschutzverbände
Nordrhein-Westfalens

Volker Kleinschmidt

1217/31

Kurzfassung der Thesen zum Landesstraßenbedarfsplan aus der Sicht der Naturschutzverbände

Grundsätzlich wird die Beteiligung der Naturschutzverbände an der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans begrüßt - zu bemängeln sind jedoch die kurzen Fristen sowie fehlende Kartengrundlagen.

1. Der Referenten- bzw. Gesetzentwurf widerspricht den 3 von Minister Zöpel im März 1986 aufgestellten Forderungen. Ca. 60% aller Maßnahmen sind Neubauten bzw. Ortsumgehungen. Der Entlastungseffekt der Ortsumgehungen ist in vielen Fällen fragwürdig, und der Bedarf für viele Aus- und Neubaumaßnahmen ist oft nicht hinreichend gegeben.
2. Den Zielen von Ministerpräsident Johannes Rau ("es gibt keinen nennenswerten Neubedarf an Straßen"), von Minister Christoph Zöpel (vgl. Pressemeldung v. 1.4.87) und des ehemaligen Verkehrsministers Jochimsen ("Ausbau geht vor Neubau") wird im Referentenentwurf nicht entsprochen.
3. Mit den vorgeschlagenen Ausbaustandards werden vielfach Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut - mehr als 90% der Ausbauprojekte werden um mehr als die Hälfte ihrer derzeitigen Breite ausgebaut. Sparsamere Lösungsmöglichkeiten werden kaum gesucht.
4. Die Kürzung der finanziellen Mittel von 5 auf 3 Milliarden DM wird von den Naturschutzverbänden begrüßt. Eine weitere Reduktion mit einer Umschichtung der Mittel von Aus- und Neubaumaßnahmen zu Rückbau- und Unterhaltungsmaßnahmen wird von uns empfohlen.
5. Eine mittelfristig zu realisierende Umschichtung der Investitionen zugunsten einer verkehrszweigeübergreifenden Verkehrsplanung mit dem Schwerpunkt auf dem ÖPNV ist aus der Sicht der Naturschutzverbände dringend erforderlich.
6. Obwohl die Angabe von Straßenrückbaumaßnahmen von Minister Zöpel vorgegeben wurde, enthält der Referentenentwurf noch nicht einmal für die Ortsumgehungen die notwendigen Rückbaumaßnahmen innerorts. Hier sind noch erhebliche Defizite zu beseitigen. Ergänzend sind diesbezüglich Programme zu fordern.
7. Beim Bau von Landesstraßen sind generell Umweltverträglichkeitsprüfungen anzufertigen. Kriterien hierzu sind in einer Durchführungsverordnung vorzugeben.

Abschließend bitten wir die Abgeordneten des Landtages und die Landesregierung, den vorliegenden Gesetzentwurf unter der von uns vorgeschlagenen Zielsetzung "Rückbau und Umschichtung der Mittel gehen vor Aus- und Neubau" kritisch zu überdenken, eine drastische Reduzierung der geplanten Maßnahmen vorzunehmen und für die verbleibenden Maßnahmen die in unserer Stellungnahme vom 20.05.1986 genannten Kriterien zugrunde zu legen.

Für den Arbeitskreis "Landesstraßenbedarfsplan" der anerkannten Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalens LNU, DBV und BUND
Volker Kleinschmidt

Irmgard Kucharzewski

Kritische Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen zur Fortschreibung des Landestraßenbedarfsplanes "Rückbau und Umschichtung der Mittel gehen vor Aus- und Neubau"

1. Einleitung

Es ist zwar erfreulich, daß nach der freiwilligen Beteiligung der Verbände am Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1985 nun eine Beteiligung der Naturschutzverbände an der Fortschreibung des Landestraßenbedarfsplanes erfolgt ist, jedoch ist die Art und Weise zu bemängeln. Im Jahr 1986 sollten die Verbände mit 6 Wochen Frist landesweit Stellung nehmen. Dieser Zeitraum ist für eine derartig umfassende Planung sehr knapp bemessen. Grundlagen waren insgesamt 8 - 10 Karten in sehr großem Maßstab, welche für eine flächendeckende Bearbeitung der Straßenplanungen in Nordrhein-Westfalen in ausreichender Form vervielfältigt werden mußten. Die Beteiligung der Beiräte bei den höheren Landschaftsbehörden im Jahr 1987 wurde offenbar nicht gewünscht und nach Bekanntwerden wieder unterbunden.

Dies verdeutlicht, daß der ehrenamtliche Naturschutz zwar sehr an einer frühzeitigen Beteiligung interessiert ist, jedoch über die formale Beteiligung hinaus einen verbesserten Beteiligungsrahmen sowohl organisatorischer als auch inhaltlicher Art als erforderlich ansieht.

Zum folgenden Text ist noch anzumerken, daß der Referentenentwurf vom 15.1.87 von den Naturschutzverbänden kritisch überprüft worden ist. Seine Inhalte und Aussagen wurden der folgenden Stellungnahme zugrunde gelegt. Zwischenzeitlich erreichte uns der Gesetzesentwurf vom 15.4.87, auf dessen Text wir unter Pkt. 3 näher eingehen. Wir gehen davon aus, daß unsere kritischen Anmerkungen zum Referentenentwurf auf den Gesetzesentwurf übertragbar sind.

2. Kritik an dem Referentenentwurf vom 15.01.1987

Im folgenden gehen wir zunächst auf die wesentlichen Kritikpunkte zu dem vorliegenden Referentenentwurf vom 15.1.1987 ein. Im Anschluß daran wird zu dem Gesetzentwurf vom 15.04.1987 Stellung genommen.

a. Der Referentenentwurf widerspricht den Forderungen von Minister Zöpel aus dem Monat März 1986. Der Verkehrsminister hatte hier gefordert:

- Straßenneubau nur noch dort, wo ökologische und siedlungsräumliche Gegebenheiten diesem nicht entgegenstehen.
- Bau von Ortsumgehungen, sofern sich in Abstimmung mit städtebaulichen Konzeptionen zur Verkehrsberuhigung ein ausreichender Entlastungseffekt und eine Verbesserung der ökologischen Situation insgesamt erreichen läßt.

B/S
CL

- Ausbau vorhandener Straßen, sofern die angestrebten Verbesserungen die mit dem Ausbau verbundenen Eingriffe rechtfertigen.

Diese Forderungen haben die 3 anerkannten Naturschutzverbände auch in verschiedenen Pressemeldungen gestützt. Nun sind jedoch derzeit im Referentenentwurf vom 15. Januar 1987 weiterhin viele ökologisch äußerst bedenkliche Projekte enthalten. Straßenneubauten sind zudem durch ihre in der Wissenschaft zweifelsfrei belegten vielfältigen Umweltauswirkungen in der Regel generell nicht ausgleichbare Eingriffe. Das Herausheben von Ortsumgehungen hat dazu geführt, daß ein erheblicher Prozentsatz der Maßnahmen landesweit unter dieser Kategorie geführt wird. In vielen Fällen ist der geforderte Entlastungseffekt in keiner Weise gegeben und stattdessen eine zusätzliche Belastung am Ortsrand vorhanden, wodurch die Bevölkerung nun von mehreren Seiten durch Lärm, Abgase usw. belastet wird. Auch der dritten von Minister Zöpel genannten Forderung wird nicht entsprochen - weiter sind überdimensionierte bzw. unnötige Ausbauprojekte geplant. Als richtungweisend sollte hier gelten, daß bei Entlastungswirkungen von unter 50% keine Ortsumgehungen realisiert werden sollten.

- b. Dem bereits 1982 von Minister Jochimsen geäußerten Grundsatz "Ausbau geht vor Neubau" wird in keiner Weise entsprochen. 60% der Maßnahmen des Referentenentwurfs sind Neubaumaßnahmen bzw. Ortsumgehungen. Aus der Beschreibung der Maßnahmen zur Kategorie "Ortsumgehungen" geht leider nicht hervor, ob es sich jeweils um Neubau - bzw. Ausbaumaßnahmen handelt. Schließlich entspricht eine derartige Häufung von Neubaumaßnahmen auch nicht dem in unserer Stellungnahme vom 20.05.1986 zitierten Ziel von Ministerpräsident Johannes Rau: "In unserem dichten Straßennetz gibt es keinen nennenswerten Neubedarf. Wir brauchen eine Ergänzung der Schiene."
- c. Die Ausbaustandards sind entschieden zu hoch gegriffen. Mehr als 90% der Ausbauprojekte werden um mehr als die Hälfte ihrer derzeitigen Breite ausgebaut. Hiermit werden Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut, deren Bedarfsgrundlage oft zweifelhaft ist und mit denen enorme Sicherheitsrisiken verbunden sind. Nicht umsonst sind 1982 einunddreißig Richtlinien zum Straßenbau außer Kraft gesetzt und stattdessen eine flexible Handhabung dieser Richtlinien empfohlen worden, welche auch sparsame Lösungen ermöglichen.
- d. Von den anerkannten Naturschutzverbänden wurde die Kürzung des Etats für den Landesstraßenbedarfsplan von 5 auf 3 Milliarden DM begrüßt. Eine weitere Reduzierung dieser Summe durch Umschichtung der Mittel wird jedoch dringend empfohlen. Bereits kurzfristig realisierbar ist es, mehr finanzielle Mittel für den Rückbau und die Unterhaltung von Straßen sowie die Unterhaltung von Radwegen zu investieren. Rückbau- und Entseigelungsmaßnahmen wirken der Biotopverinselung und Lebensraumzerschneidung durch den Straßenbau entgegen. Unterhaltungsmaß-

nahmen dienen unter anderem vorwiegend der Verkehrssicherheit. Wenn in diesem Bereich nicht genügend Mittel aufgebracht werden, führt dies zu einer Gefährdung des Straßennetzes und damit fälschlicherweise zu einer Forderung nach Neu- und Ausbaumaßnahmen. Diesem ist unbedingt durch eine Umschichtung des größten Teils der derzeit proklamierten Summe von 3 Milliarden DM für den Landesstraßenbedarfsplan auf Unterhaltungsmaßnahmen entgegenzuwirken.

- e. Mittelfristig ist eine weitere Umschichtung der Mittel auf alle Verkehrszweige, insbesondere auf den Bereich des öffentlichen Verkehrs hin anzustreben. Minister Zöpel hat in seinem Schreiben an die Naturschutzverbände vom 11.08.1986 die Erstellung eines alle Verkehrsarten erfassenden Planes auf Landesebene angekündigt, wie er auch von den Naturschutzverbänden gewünscht wurde. In diesem Plan sollte der öffentliche Verkehr aus unserer Sicht einen eindeutigen Vorrang erhalten. Dies muß auch bereits in die jetzigen Beratungen zum Landesstraßenbedarfsplan einfließen.
- f. Straßenrückbaumaßnahmen fehlen im Referentenentwurf. Minister Zöpel hatte jedoch in seinem Schreiben vom 21.3.86 an die anerkannten Naturschutzverbände dies als einen Teilbereich der Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans gerade im Zusammenhang mit dem Bau von Ortsumgehungen angesehen. Weiterhin hält auch der Raumordnungsbericht 1986 der Bundesregierung es für notwendig, die Möglichkeiten zum Rückbau nicht mehr unbedingt benötigten Straßenlandes in Zukunft verstärkt zu prüfen (vgl. ebd. S. 104). Trotz der konkreten Forderungen taucht im Referentenentwurf keine einzige Rückbaumaßnahme auf - hier sind noch erhebliche Defizite zu beseitigen. Die Argumentation, daß Rückbaumaßnahmen unter die Mindestsumme fallen, greift unseres Erachtens nicht, da durchaus Rückbaumaßnahmen in höherer Größenordnung realisierbar sind. Die Naturschutzverbände bedauern außerordentlich, daß keine solche Maßnahme vorgeschlagen wurde, da im nordrhein-westfälischen Straßennetz überdimensionierte Straßenbreiten und überflüssige Straßen vorhanden sind.
- g) Zum Radwegebedarf und zum Bedarf an Rückbau- und Entsiegelungsmaßnahmen ist kurzfristig ein Programm der Landesregierung aufzustellen, das diesen Bedarf darstellt.

3. Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf vom 15.04.1987

Für den aus dem Referentenentwurf resultierenden Gesetzentwurf gilt im wesentlichen die weiter oben aufgeführte Kritik. Im Vergleich zu den geltenden Bestimmungen sind viele positive Ansätze enthalten, die die anerkannten Naturschutzverbände nachdrücklich unterstützen.

Begrüßenswert sind vor allem die Bestimmungen zur Beschränkung des Straßenbaus sowie zur Anlage von Rad- und Gehwegen und insbesondere zum Rückbau und zur Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen im Vorschlag zu § 3 (2). Diese Maßnahmen sind

dazu geeignet, dem weiter anhaltenden Landschaftsverbrauch sowie insbesondere der Biotopverinselung durch den Straßenbau entgegenzuwirken und entsprechen insbesondere den Zielsetzungen der Bodenschutzprogramme der Bundes- sowie der Landesregierung.. Eine gewisse redaktionelle Änderung der Reihenfolge würde ihre Aussagen für den Umweltschutz noch verdeutlichen (vgl. 4).

Aus der Sicht der anerkannten Naturschutzverbände ist am Gesetzentwurf zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes noch folgende konstruktive Kritik zu üben:

- a. Das Gesetz sollte bereits einen Hinweis auf den zu erstellenden Gesamtverkehrsplan enthalten und dies als Auftrag formulieren.

Erläuterung:

In Kap. 2 e ist bereits darauf eingegangen worden. Das von Minister Zöpel geplante Vorhaben wird von den Naturschutzverbänden seit längerem gefordert und unterstützt. Eine bereichsübergreifende Sichtweise wird durch diese Maßnahme gefördert.

- b. Eine Erweiterung der textlichen und zeichnerischen Darstellung ist in Hinblick auf den Bedarf für folgende Bereiche vorzunehmen:
 - Der Bedarf an Rückbau- und Entsiegelungsmaßnahmen ist darzustellen;
 - der Radwegebedarf ist darzustellen.
 Für Maßnahmen, die Landesstraßen betreffen und die von der Größenordnung nicht im Landesstraßenbedarfsplan darzustellen sind, ist die Aufstellung gesonderter Programme, die dann auch Maßnahmen mit weniger als 5 Mio DM Umfang umfassen, durch die Landesregierung erforderlich.

Erläuterung:

Ohne konkrete Maßnahmenfestlegung in diesen Bereichen (insbesondere auch durch zeichnerische Darstellung), bleibt der Gesetzentwurf zunächst nur eine Absichtserklärung. Die anerkannten Naturschutzverbände behalten sich konkrete Vorschläge zu diesen Bereichen vor. Die hier geforderten Darstellungen und Programme sind auch als Grundlage für einen Gesamtverkehrsplan zu verstehen.

- c. Das Gesetz ist durch eine Bestimmung zu ergänzen, daß Umweltverträglichkeitsprüfungen generell beim Landesstraßenbau durchzuführen sind. In diesem Zusammenhang ist durch Angabe eindeutiger Prüfkriterien der Bedarf nachzuweisen.

Erläuterung:

Die EG-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 5.7.85 fordert Umweltverträglichkeitsprüfungen für Eingriffe in Natur und Landschaft (vgl. ebd. Art. 1, Abs. 2). Im nordrhein-westfälischen Landschaftsgesetz ist näher bestimmt, was unter Eingriffen zu verstehen ist: auch die Errichtung bzw. wesentliche Umgestaltung von Straßen zählt hierzu. Konkrete Vorstellungen über Bestandteile und Umsetzung der

EG-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung können die anerkannten Naturschutzverbände in Kürze nachreichen.

- d. Eine große Schwäche des vorliegenden Gesetzentwurfes liegt darin, daß zwar im Rahmen der Bewertung einzelner Trassen "kritische Prüfungen" durchgeführt werden sollen, jedoch keine Kriterien für solche Prüfungen aufgezeigt werden. Der Erläuterungsbericht und eine entsprechende Durchführungsverordnung sollten daher zu diesem Punkt Klarheit verschaffen. Die anerkannten Naturschutzverbände sind hier gern zur konstruktiven Zusammenarbeit bereit.

4. Konkrete Veränderungsvorschläge zum Gesetzestext

Im folgenden schlagen die Naturschutzverbände textliche Modifikationen zu dem Gesetzentwurf vor. (Die Veränderungen erscheinen fettgedruckt.)

"§ 3

(1) Bei Planung, Bau, Änderung oder Rückbau von Landesstraßen sind insbesondere folgende allgemeine Ziele zu verfolgen:

- 1. die sinnvolle Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern **genereller Vorrang** gebührt.
(...)

(2) Dabei sind **bei der Verwirklichung der Ziele** folgende Grundsätze zu beachten:

- 1.) Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen.
- 2.) Anlage von Rad- und Gehwegen
- 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.) 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.
- 5.) 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. **Insbesondere bei Parallelverlauf von vorhandenen und geplanten Schienenstrecken hat die Abwägung besonders streng zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erfolgen.**

Erläuterung:

Hiermit würden die Inhalte des Gesetzentwurfes nicht verändert, jedoch kann durch eine Änderung ihrer Reihenfolge ihre Aussagekraft für den Umweltschutz verdeutlicht werden.

5. Schlußbemerkung

Abschließend bitten wir die Abgeordneten des Landtages und die Landesregierung, den vorliegenden Gesetzesentwurf unter der von uns vorgeschlagenen Zielsetzung "Rückbau und Umschichtung der Mittel geht vor Aus- und Neubau" kritisch zu überdenken. Auf dieser Basis sollten grundlegende Umschichtungen bzw. Änderungen vorgenommen werden. Für die dann noch geplanten Projekte können die in unserer Stellungnahme zum Landesstraßenbedarfsplan vom 20.05.1986 vorgeschlagenen Kriterien zugrundegelegt werden.

für den Arbeitskreis "Landesstraßenbedarfsplan" der anerkannten
Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalens LNU, DBV und BUND
Volker Kleinschmidt
Irmgard Kucharzewski