

23.05.2006

# Gesetzentwurf

## der Landesregierung

### Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

#### A. Problem und Regelungsbedürfnis

Der Landesstraßenbedarfsplan ist nach § 1 Abs. 4 des Gesetzes über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz) nach Ablauf von jeweils fünf Jahren durch Gesetz fortzuschreiben. Nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW ist dabei die Integrierte Gesamtverkehrsplanung zu beachten. Darüber hinaus soll – neben weiteren Klarstellungen – die im Gesetz bislang verankerte Vorrangstellung der öffentlichen Verkehrsträger (§ 3 Abs. 1 Nr. 1) entfallen.

#### B. Lösung

Der fortgeschriebene Landesstraßenbedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Landesstraßenbedarfsplans. Gleichzeitig werden die §§ 1, 3, 5 und 6 des Landesstraßenausbaugesetzes geändert.

#### C. Alternativen

Keine.

Datum des Originals: 23.05.2006/Ausgegeben: 24.05.2006

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

**D. Kostenwirkungen auf die jeweiligen Träger**

## a) Auswirkungen auf das Land

Der Gesetzentwurf verursacht als Planungsgesetz unmittelbar keine Haushaltsbelastungen. Der Landesstraßenbedarfsplan wird nur in dem Umfang ausgeführt, in dem nach Maßgabe des jährlichen Landeshaushalts Mittel zur Verfügung gestellt werden.

## b) Auswirkungen auf die Gemeinden gemäß Konnexitätsausführungsgesetz (Konnex AG)

Keine

## c) Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Keine

**E. Zuständigkeit**

Zuständig für dieses Gesetz ist das Ministerium für Bauen und Verkehr.

**F. Befristung**

Das Landesstraßenausbaugesetz bedarf wie schon bisher keiner Befristung, weil es durch die Verpflichtung zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans ohnehin einer regelmäßigen Überprüfung unterliegt.

**Anlage**

**Eine Karte mit zugehöriger Maßnahmenauswahl wurde nur an die Mitglieder des Landtags verteilt. Die Materialien können im Archiv des Landtags eingesehen werden.**

**Gesetzentwurf der Landesregierung**

**Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen**

**Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

**Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV.NRW. S. 297), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Zweiten Modernisierungsgesetzes vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462)**

**Artikel 1**

**Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

Das Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV.NRW. S. 297), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Zweiten Modernisierungsgesetzes vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung: § 1

„Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.“

(2) Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaues sowie der Verkehrsentwicklung aufgestellt und fortgeschrieben.

2. § 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstraßen; er enthält eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang. Der Landesstraßenbedarfsplan wird nach § 3 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462) Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und bildet die Grundlage für den Landesstraßenausbauplan.“

(3) Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstraßen; er enthält eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang und bildet die Grundlage für den Landesstraßenausbauplan.

3. § 3 Abs. 1 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„ 1. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger,“

§ 3

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

1. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt,

2. die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs,

3. die Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen sowie durch Schutz der Gewässer einschließlich des Grundwassers, der Natur, der Landschaft und der Denkmäler,

4. die Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen in Ortslagen durch den stadtverträglichen Bau von Umgehungen und durch stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten.

4. § 5 erhält folgende Fassung:

„Bei unvorhergesehenem Bedarf entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan und vom Landesstraßenausbauplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags. Maßnahmen der Stufe 2\* können im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss in den Landesstraßenausbauplan aufgenommen werden.“

§ 5

Bei unvorhergesehenem Bedarf entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan und vom Landesstraßenausbauplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags.

5.

§ 6

a) In § 6 Abs. 1 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt.

(1) Zur Aufstellung und Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans sowie zur Aufstellung des Landesstraßenausbauplans erarbeiten die Bezirksregierungen auf der Grundlage der Vorschläge des Landesbetriebs Straßenbau und in Abstimmung mit den Regionalräten nach § 7 Abs. 4 Landesplanungsgesetz regionale Vorschläge an das für das Straßenwesen zuständige Ministerium.

- b) In § 6 Abs. 2 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt. (2) Die Bezirksregierungen legen auf der Grundlage der Vorschläge des Landesbetriebes Straßenbau und in Abstimmung mit den Regionalräten nach § 7 Abs. 4 Landesplanungsgesetz dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium rechtzeitig vor Einbringung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes in den Landtag die zur Aufstellung des Programms nach § 4 erforderlichen Programmwürfe vor.
6. Der Landesstraßenbedarfsplan (Anlage nach § 1 Abs. 1) erhält die aus der Anlage zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

## Artikel 2

### In-Kraft-Treten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.



## **Begründung**

### **Zu Artikel 1 Nr. 1**

Mit dem Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung hat der Landtag im Mai 2000 den gesetzlichen Auftrag zur Durchführung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung erteilt. Gemäß § 1 dieses Gesetzes erarbeitet das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium – unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange der Wirtschaft, der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus – im Benehmen mit den zuständigen Fachressorts eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung und stellt das Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ausschuss her. Gemäß § 3 Abs. 1 wird u. a. der Bedarfsplan für die Landesstraßen unter Beachtung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.

Zwischenzeitlich liegen die Ergebnisse der Integrierten Gesamtverkehrsplanung vor und wurden bei der anstehenden Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes berücksichtigt. Die Anpassung des § 1 Abs. 2 Landesstraßenausbaugesetz stellt diesen Zusammenhang zwischen Integrierter Gesamtverkehrsplanung und Landesstraßenbedarfsplan klar.

### **Zu Artikel 1 Nr. 2**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung werden die Bedarfspläne für den Öffentlichen Personennahverkehr und für die Landesstraßen zu einem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zusammengeführt. Damit wird der Landesstraßenbedarfsplan zum Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes. Die Anpassung des § 1 Abs. 3 Landesstraßenausbaugesetz bewirkt auch in dieser Hinsicht eine Klarstellung.

### **Zu Artikel 1 Nr. 3**

Die neue Landesregierung hält angesichts der angespannten Haushaltslage zur Umsetzung landesseitiger Infrastrukturinvestitionen den Nachweis eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes für zwingend erforderlich. Sie setzt daher bei der Vorhabenauswahl auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit eindeutigen Aussagen zum wirtschaftlichen oder monetären Nutzen im Vergleich zu den Kosten. Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse werden ergänzend herangezogen und liefern gegebenenfalls wertvolle Hinweise für später vorzunehmende Detailplanungen bis hin zur Planfeststellung.

Die Vorrangstellung der öffentlichen Verkehrsträger wurde aus § 3 Abs. 1 gestrichen, weil sie bereits im Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung verankert ist.

### **Zu Artikel 1 Nr. 4**

Mit der Ergänzung des § 5 des Landesstraßenausbaugesetzes wird der geänderten Maßnahmenstruktur des künftigen Landesstraßenbedarfsplanes Rechnung getragen. Die Maßnahmenstruktur geht von zwei Stufen aus. Während die Maßnahmen der Stufe 1 bis zum Jahr 2015 abgeschlossen bzw. eingeleitet sein sollen, kann bei den Maßnahmen der Stufe 2 die Planung in der Regel bis zum Abschluss der Linienbestimmung betrieben werden. Um der erkennbaren besonderen Bedeutung einiger Maßnahmen gerecht zu werden, wurden diese mit einem (\*) versehen und mit einem Planungsrecht bis zur Baureife ausgestattet. Sollen derartige Maßnahmen nach Erlangung der Baureife realisiert werden, ist allerdings eine Benehmensherstellung im Rahmen des § 5 Landesstraßenausbaugesetz erforderlich.

**Zu Artikel 1 Nr. 5**

Das Landesplanungsgesetz NRW wurde mit Datum vom 3. Mai 2005 neu gefasst. Aus § 7 Abs. 4 alter Fassung wurde § 9 Abs. 4 neuer Fassung. Die Änderungen des § 6 des Landesstraßenausbaugesetzes dienen insoweit der redaktionellen Klarstellung.

**Zu Artikel 1 Nr. 6**

Nach § 1 Abs. 4 Landesstraßenausbaugesetz muss der Landesstraßenbedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren fortgeschrieben werden. Neu ist, dass das Land zwischenzeitlich eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) erstellt hat und dass nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung dieser bei der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes zu beachten ist. Ferner sind gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz die Voten der Regionalräte, denen eine Mitwirkung zukommt, zu berücksichtigen. Der künftige Landesstraßenbedarfsplan besteht (wie der bisherige Bedarfsplan) aus den Dringlichkeitsstufen 1 und 2. Stufe 1 enthält alle Maßnahmen, deren Realisierung bis zum Jahr 2015 abgeschlossen bzw. eingeleitet sein soll. Hinzu kommt eine Planungsreserve, um bei Planungsschwierigkeiten ein kontinuierliches Bauvolumen sicher zu stellen. Bestandteil der Stufe 1 sind sowohl die „indisponiblen“ Maßnahmen – das sind solche, die auf Grund ihres fortgeschrittenen Planungs- und Baustandes nicht erneut bewertet werden – als auch die „disponiblen“ Maßnahme, also solche, die im Rahmen der IGVP bewertet wurden. Letztere umfassen sowohl neu zu bewertende Maßnahmen des bestehenden Bedarfsplanes als auch Neuanmeldungen aus der Region. Stufe 2 enthält ausschließlich disponible Maßnahmen, für die auch nach dem Jahr 2015 noch ein Bedarf gesehen wird. Neu ist, dass einige Maßnahmen durch Kennzeichnung mit einem (\*) ein „Planungsrecht“ bis zur Baureife erhalten. Dies geht über die bisherige und im Übrigen beibehaltene Praxis hinaus, wonach die Planung bei Maßnahmen der Stufe 2 bis zur Linienbestimmung – im Einzelfall mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums bis zur Einleitung des Zulassungsverfahrens – betrieben werden kann. Die erweiterte Regelung trägt der besonderen Bedeutung der betreffenden Maßnahmen Rechnung und erhöht die Flexibilität der Planungsverfahren. Sollen derartige Maßnahmen nach Erlangung der Baureife realisiert werden, ist allerdings eine Beherrschungsherstellung im Rahmen des § 5 Landesstraßenausbaugesetz erforderlich.

Der fortzuschreibende Bedarfsplan 1993 enthielt für die Stufe 1 einen Investitionsrahmen von 1,3 Mrd. €. Im Zeitraum 1993 bis 2005 wurden durchschnittlich rd. 70 Mio. € jährlich in den Neu- und Ausbau der Landesstraßen investiert. Für den Zeitraum bis 2015 wird daher einschließlich Planungsreserve ein Investitionsrahmen (Stufe 1) von rd. 1 Mrd. € zugrunde gelegt. Dies entspricht einem Nutzen-Kosten-Quotienten (NKQ) von  $\geq 2,2$ .

Die Stufe 1 ist im Übrigen Grundlage für den im Anschluss an den gesetzlichen Bedarfsplan vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium aufzustellenden Landesstraßenbauplan, der die Realisierungsabsichten der nächsten fünf Jahre beschreibt.

Für die raumordnerisch bedeutsame Stufe 2 werden rd. 0,6 Mrd. € veranschlagt. Damit werden einerseits Maßnahmen erfasst, deren Bauwürdigkeit eindeutig gegeben ist (Nutzen-Kosten-Quotient  $\geq 1$ ); zum anderen bleibt der zeitliche Rahmen noch überschaubar.

Die Maßnahmenauswahl orientiert sich – soweit nicht indisponibel – am Bewertungsergebnis der IGVP, insbesondere am Nutzen-Kosten-Quotienten. Aussagen der Nutzwertanalyse (IGVP) wurden von Fall zu Fall ergänzend herangezogen. Ihr können im Übrigen wertvolle Hinweise für später vorzunehmende Detailplanungen bis hin zum Zulassungsverfahren entnommen werden. Neben den Bewertungsergebnissen der IGVP wurden ferner die Voten der Regionalräte, denen ein Mitwirkungsrecht gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz zusteht, berücksichtigt.

Erhaltungs- bzw. bestandsorientierte Ausbaumaßnahmen und „Punktmaßnahmen“ (Beseitigung von Bahnübergängen, sonstige Kreuzungs- und Punktmaßnahmen) sind – analog zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – nicht bedarfsplanpflichtig und damit nicht Gegenstand des Bedarfsplans. Derartige Ausbaumaßnahmen werden künftig grundsätzlich aus Erhaltungsmitteln finanziert. Aus Gründen der Übersichtlichkeit verbleiben somit nur die indisponiblen Ausbaumaßnahmen in der Bedarfsplankarte. Die indisponiblen Punktmaßnahmen sind mit ihrem Volumen in der Stufe 1 zwar erfasst, sie erscheinen aber nicht in der Bedarfsplankarte. Künftig werden diese ebenfalls wie Ausbaumaßnahmen außerhalb des Bedarfsplans geplant, realisiert und finanziert. Die finanziellen Mittel werden jährlich im Rahmen der Haushaltsberatungen aus dem Titel 777 13 bereitgestellt und müssen daher im Finanzrahmen der Stufe 1 berücksichtigt (rd. 100 Mio. €) werden.

Ansonsten wurden in den Bedarfsplan überwiegend Ortsumgehungen und netzergänzende Neubaumaßnahmen – unabhängig von ihrer Kostenhöhe – aufgenommen, daneben kapazitätserweiternde Ausbauvorhaben mit einer Kostenhöhe von mehr als 3 Mio. €.

Die Maßnahmenstruktur des künftigen Landesstraßenbedarfsplans stellt sich wie folgt dar:

	<b>Anzahl der Maßnahmen</b>	<b>Maßnahmenvolumen [Mio. €]</b>
<b>Bedarfsplanstufe 1</b>	<b>263</b>	<b>1045</b>
hiervon:		
Indisponible (inkl. 28 BÜ/P-Vorhaben)	182	500
hiervon: Restabwicklung	69	15
neue Vorhaben	81	545
<b>Bedarfsplanstufe 2</b>	<b>72</b>	<b>555</b>
hiervon:		
Stufe 2*	10	55

Der Bedarfsplan ist in Form einer Karte im Maßstab 1 : 250.000 dem Landesstraßenausbaugesetz beigelegt. Vorhaben der Stufe 1 (235 Maßnahmen ohne BÜ/P) sind mit einer durchgezogenen Signatur (jeweils dunkelgrün) und Vorhaben der Stufe 2 (62 Maßnahmen) mit einer gestrichelten Signatur (ebenfalls dunkelgrün) dargestellt. Die mit Planungsrecht versehenen Maßnahmen der Stufe 2 sind zusätzlich durch (\*) (10 Maßnahmen) gekennzeichnet.

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist der Bedarf für das jeweilige Vorhaben durch den Landtag zwar grundsätzlich anerkannt und für das Linienbestimmungs- bzw. Planfeststellungsverfahren (Bebauungsplanverfahren) verbindlich; die schematisierte Form der Darstellung in der Karte bedeutet jedoch keine Vorentscheidung z. B. über den Trassenverlauf. Erst in den nachfolgenden Planungsstufen der Linienbestimmung und der Planfeststellung (bzw. Bebauungsplanverfahren) können die Untersuchungen zu Einzelfragen vertieft und die verschiedenen Belange in die Abwägung eingestellt werden. Über die Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens wird abschließend im Planfeststellungsbeschluss (bzw. durch Festsetzung im Bebauungsplan) entschieden.