



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stammnorm

Ausfertigungsdatum: 25.09.1968

Straßenbauplanung Empfehlungen zum Investitionsbedarf and zu Ausbauprogrammen RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten v. 25. 9. 1968 — IV A 1—20 — 30/1 ¹⁾

25.9.68(1)

222. Ergänzung - SMB1. NW. - (Stand 15. 7. 1994 = MB1. NW. Nr. 43 einschl.)

Straßenbauplanung Empfehlungen zum Investitionsbedarf and zu Ausbauprogrammen

RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten v. 25. 9. 1968 — IV A 1—20 — 30/1 ¹⁾

1 Im Jahre 1966 hat sich der „Koordinierungsausschuß für Straßenbauplanung“ unter Beteiligung von Vertretern des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände konstituiert, mit dem Ziele, Planung und Durchführung der Straßenbaumaßnahmen aller Baulastträger im gegenseitigen Benehmen aufeinander abzustimmen. Der Ausschuß hat in seiner Sitzung vom 28. 5. 1968 zwei Empfehlungen beschlossen, die für die Bereiche der globalen Ermittlung des Investitionsbedarfs im Straßenbau und die Aufstellung von Ausbauplänen für Straßen zu einer Förderung der Einheitlichkeit im Straßenwesen beitragen.

Ich gebe hiervon Kenntnis und bitte, diese Empfehlungen zu berücksichtigen.

2 Empfehlung zum Finanzbedarf für den Verkehrsausbau

Der Koordinierungsausschuß für Straßenbauplanung empfiehlt, an den von der Sachverständigenkommission für eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden mitgeteilten Mindestbedarfswerten für den Verkehrsausbau zunächst fest-

zuhalten. Sofern es erforderlich wird, über einen längeren Zeitraum von etwa 15 bis 20 oder mehr Jahren hinaus zu planen, müssen neue Überlegungen angestellt werden.

Einen Anhalt für die voraussichtliche Größenordnung des Bedarfs gibt die Ermittlung des Koordinierungsausschusses, nach der in der Gesamtsumme mit einer Erhöhung von etwa 40 Vo gerechnet werden muß.

3 Empfehlung zur Aufstellung von Ausbauplänen

3.1 Der Koordinierungsausschuß für Straßenbauplanung hat in einer Fragebogenaktion bei den Ländern und bei den Städten über 50000 Einwohner den derzeitigen Stand der Ausbaupläne für die Verkehrswege erfragt. Die eingegangenen Antworten zeigen außerordentliche Unterschiede in Methode und Standard, so daß nicht nur die Vergleiche der verschiedenen Planungen unmöglich, sondern auch die gegenseitige Abstimmung von Ausbauprogrammen und Einzelmaßnahmen sowie der Ausbau selbst erschwert werden. Zur Förderung der Koordinierung der Planungen der verschiedenen Baulastträger hält es der Koordinierungsausschuß für erwünscht, Empfehlungen zur Aufstellung von Straßenbauplänen zu geben, welche sich auf die genannte Erhebung, auf Ausarbeitungen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen und auf allgemeine Erfahrungen stützen.

3.2 Für die Wahl der Laufzeit bzw. der Ausbaustufen von Ausbauplanungen sind bestimmte Termine meist nicht vorgegeben. Der Koordinierungsausschuß empfiehlt allen Baulastträgern, künftig ihre langfristigen Ausbaupläne in Zeitschritte von 5 Jahren einzuteilen und nach Möglichkeit dieselben Abschnitte zu wählen, wie sie der Bund für den 2. Ausbauplan vorgesehen hat (1971 bis 1975, 1976 bis 1980, 1981 bis 1985).

3.3 In den Planungen der Länder, der Landkreise und der Gemeinden werden unterschiedliche Prognosen für das künftige Verkehrsaufkommen angegeben. Die Vielfalt der Prognosezeiträume, der Bezugsgrößen (Motorisierungsgrad, Motorisierungskennziffer in Einwohner/Pkw, Einwohner/Pkw-E, Einwohner/Kfz) oder auch die Angabe einfacher Zunahmefaktoren für den Analyseverkehr lassen einen Vergleich nicht zu.

Der Koordinierungsausschuß empfiehlt, künftig bei den Planungen ein Fernziel und ein Zwischenziel anzunehmen. Als Fernziel sollte die etwa im Jahre

1990 erwartete Vollmotorisierung angesehen werden. Das Zwischenziel sollte etwa 10 Jahre nach Beginn des Planungszeitraumes angesetzt werden.

Der Einheitlichkeit halber und zum besseren Vergleich sollte allgemein die Motorisierungskennziffer oder der Motorisierungsgrad in Einwohner/Kfz bzw. Kfz/1000 Ew angegeben werden.

3.4 Für die allgemeine Entwicklung des Kfz-Bestandes kann die neue Shell-Prognose einen Anhalt geben. Sie sollte den Planungen nach Möglichkeit zugrunde gelegt werden.

3.5 In den Verkehrsprognosen sollte künftig auch der Einfluß des Strukturwandels in den einzelnen Zählbezirken stärker berücksichtigt werden, weil sich dies auf die Verkehrserzeugung der Bezirke in besonderem Maße auswirkt.

') MBI. NW. 1968 S. 1682.