

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

28. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 4. September 1975	Nummer 100
---------------------	--	-------------------

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL NW.) aufgenommen werden.

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
911	10. 7. 1975	RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Straßenplanungen gem. § 16 Bundesfernstraßengesetz und § 37 Landesstraßengesetz	1596

II.

Veröffentlichungen, die nicht in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL NW.) aufgenommen werden.

Datum	Hinweise	Seite
	Inhalt des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen	
	Nr. 59 v. 19. 8. 1975	1602
	Nr. 60 v. 26. 8. 1975	1602

911

I. **Straßenplanungen** **gem. § 16 Bundesfernstraßengesetz** **und § 37 Landesstraßengesetz**

RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
v. 10. 7. 1975 – VI/A 1 – 50 – 00 (3a) – 32/75

Bei der Planung der Verkehrswege, insbesondere der Straßen des überörtlichen Verkehrs, wird der Transparenz des Abwägungsprozesses zunehmende Bedeutung beigemessen.

Der Bundesminister für Verkehr (BMV) hat seine Erläuterungen zu den Planungsvorschriften des § 16 FStrG aus dem Jahre 1959 überarbeitet und u. a. im Hinblick auf das Bundesraumordnungsgesetz (ROG) als „Hinweise zu § 16 FStrG“ neu gefaßt und im Verkehrsblatt Heft 3-1974 S. 76 veröffentlicht. Ihre Anwendung in NW bedarf zur Berücksichtigung landesrechtlicher Besonderheiten der Ergänzung und entsprechenden Erläuterung.

Um eine Gleichbehandlung der Landstraßen, die mit den Bundesfernstraßen gemäß § 3 LStrG ein zusammenhängendes Netz bilden, sicherzustellen, soll die Planung gemäß § 37 LStrG nach im wesentlichen gleichen Grundsätzen und Verfahren durchgeführt werden. Ich bitte daher die Landschaftsverbände und die Gemeinden, die Baulastträger für Ortsdurchfahrten von Landstraßen sind, diese Hinweise sinngemäß anzuwenden. Soweit hierbei meine Entscheidung gemäß § 37 Abs. 3 LStrG erforderlich wird, sind die Unterlagen künftig auf die Ausführungen zu Nr. 7a abzustellen.

Auf den einheitlichen Gebrauch der Begriffe für die Eintragung von Straßenplanungen in die Bauleitpläne der Gemeinden ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen:

- Die Straßenplanung eines überörtlichen Baulastträgers ist in
 - a) den Flächennutzungsplänen
 - „zu vermerken“,
wenn die Verfahren nach § 16 FStrG bzw. § 37 LStrG abgeschlossen sind
 - „nachrichtlich zu übernehmen“,
wenn der Plan festgestellt ist (§ 18a Abs. 1 FStrG, § 40 LStrG),
 - „kenntlich zu machen“,
wenn die Voraussetzungen nach a) und/oder b) nicht vorliegen, die Gemeinde aber bereit ist, die Planung anderer Baulastträger zu berücksichtigen,
 - b) den Bebauungsplänen als
 - „nachrichtliche Übernahme“ festzusetzen,
wenn der Plan nach den Straßengesetzen festgestellt ist.
- Die Planung einer Gemeinde für eine Gemeindestraße oder eine Ortsdurchfahrt ihrer Baulast ist in den Bauleitplänen „darzustellen“ bzw. „festzusetzen“.

Ich bitte, insbesondere bei der Anwendung der Hinweise zu § 16 FStrG um Beachtung.

Im Einvernehmen mit dem Chef der Staatskanzlei – Landesplanungsbehörde – und dem Innenminister bitte ich die Hinweise in der, durch – kursiv gedruckte – aus Landessicht erforderliche Zusätze ergänzten Form anzuwenden.

Hinweise zu § 16 FStrG

1 – Aufgabe der Planung

Die Planung nach § 16¹⁾ hat die Aufgabe, unter Beteiligung der in ihren Belangen berührten Stellen für den Bau von Bundesfernstraßen eine verkehrs- und bautechnisch einwandfreie sowie wirtschaftlich vertretbare Lösung zu finden, die den Erfordernissen der Raumordnung Rechnung trägt. Der BMV bestimmt die Linienführung. Die weitere Planung, die mit der Feststellung des Planes nach § 18 Abs. 5 abschließt, richtet sich nach der nach § 16 bestimmten Linie.

¹⁾ §§ ohne Bezeichnung sind solche des FStrG; soweit Paragraphen nach dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (2. FStrÄndG) vom 4. Juli 1975 (BGBl. S. 1401) geändert worden sind, sind die Änderungen im Text berücksichtigt.

2 – Erforderlichkeit der Planung

(1) Eine Planung nach § 16 ist beim Bau neuer Bundesfernstraßen erforderlich. Sie kann auch in Betracht kommen, wenn die Trasse einer vorhandenen Bundesfernstraße auf längere Strecken verlassen wird. Die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 bedeutet keine Entscheidung über die Linienführung, sie macht das Verfahren nach § 16 nicht überflüssig.

(2) Die Darstellung einer Bundesfernstraße in einem Flächennutzungsplan macht eine sonst notwendige Planung nach § 16 entbehrlich, wenn der Bundesminister für Verkehr zugestimmt hat.

Die Ausführungen gelten nur für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast der Gemeinden (siehe Einleitung). Im Bauleitplanverfahren wird der BMV durch die Straßenbaubehörde vertreten (§ 16 Abs. 2).

3 – Inhalt der Planung

(1) Die Planung nach § 16 führt zur Bestimmung der Linie. Sie

- bestimmt die Straßengattung (Bundesautobahn oder Bundesstraße), die Streckencharakteristik und die Querschnitte im allgemeinen (einbahnig, mehrbahnig),
- legt die Anfangs- und Endpunkte sowie den grundsätzlichen Verlauf der Trasse fest, insbesondere ihre ungetähre Lage zu berührten und benachbarten Ortschaften, zu schutzbedürftigen Bereichen (z. B. Wasserschutzgebieten, militärischen Schutzbereichen) und zu Anlagen, von denen besondere Gefährdungen der Straße ausgehen können (z. B. Flugplätzen, Steinbrüchen),
- gibt die in Aussicht genommene Verknüpfung mit dem vorhandenen und geplanten Straßennetz an.

(2) Die Planung nach § 16 kann von ihrer Zweckbestimmung her nicht so genau sein wie der nach § 18a Abs. 1 festgestellte Plan, der erst der konkreten Durchführung der generellen Planung dient. Abweichungen, die sich bei der konkreten Planung als notwendig oder zweckmäßig erweisen, sind zulässig, sofern die generelle Planung nach § 16 im wesentlichen beibehalten wird. Solche Änderungen kommen insbesondere in Betracht, wenn berechtigten Einwendungen im Planfeststellungsverfahren Rechnung zu tragen ist oder wenn sich technische Verbesserungen oder Kosteneinsparungen erreichen lassen. Wenn keine besonderen Verhältnisse auf eine engere Bindung an die bestimmte Linie hindeuten, sind Abweichungen innerhalb weniger hundert Meter möglich (siehe BVerwG, Beschluß vom 17. 2. 69 – IV B 227/68 – Verkehrsrechtssammlung 37, S. 1547).

(3) Soll für Teilabschnitte von Bundesfernstraßen eine Planung nach § 16 erfolgen, sind diese so zu bemessen, daß eine raumordnerische Beurteilung möglich ist.

4 – Planung und Raumordnung

(1) § 16 Abs. 1 ist als Verfahrensvorschrift ausgestaltet. Gleichwohl sind bei der Bestimmung der Planung und Linienführung die Erfordernisse der Raumordnung zu beachten. Zu ihnen gehören

1. die in § 2 Abs. 1 ROG enthaltenen Grundsätze der Raumordnung,
2. weitere von den Ländern nach § 2 Abs. 3 ROG aufgestellten Grundsätze der Raumordnung,
3. Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach § 5 Abs. 2 ROG, die in den übergeordneten und zusammenfassenden Programmen und Plänen der Länder (§ 5 Abs. 1 ROG) enthalten sind. Planungen und Maßnahmen der Fachplanungen gehören nicht zu diesen Zielen.

Zu den von den Ländern aufgestellten Grundsätzen der Raumordnung zählen in NW die Vorschriften des

Abschn. I des Gesetzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm) vom 19. März 1974 (GV. NW. S. 96)

Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind für NW in Abschn. II und III dieses Landesentwicklungsprogramms, sowie in den Landesentwicklungsplänen und Gebietsentwicklungsplänen

zusammengefaßt.

(2) Diese Verpflichtung zur Beachtung ergibt sich auch aus §§ 3 Abs. 1, 5 Abs. 4 ROG, sofern die Straßenbauverwaltung

beteiligt war und nicht nach § 6 ROG widersprochen hat. Der Widerspruch ist nach § 6 Abs. 2 ROG zulässig, wenn die Ziele der Raumordnung und Landesplanung mit den Grundsätzen nach § 2 ROG nicht übereinstimmen oder mit der Zweckbestimmung des Vorhabens nicht in Einklang stehen und das Vorhaben nicht auf einer anderen geeigneten Fläche durchgeführt werden kann. Macht eine Veränderung der Sachlage eine Abweichung erforderlich, so kann sich die Straßenbauverwaltung innerhalb einer angemessenen Frist hierauf berufen.

Die Verpflichtung zur Beachtung bezieht sich nicht auf die unter Nr. 4 Abs. (1) zu 1. und 2. aufgeführten Grundsätze. Sie sind gem. § 37 Abs. 1 des Gesetzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm) in dem gesetzlich näher festgelegten Umgang abzuwägen.

(3) Ferner sind auch die sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung in die planerischen Überlegungen einzubeziehen. Das sind Erfordernisse, die von den planenden Behörden unabhängig davon berücksichtigt werden sollen, ob im konkreten Fall bereits verbindliche Ziele der Raumordnung und Landesplanung vorhanden sind oder wenn die bereits aufgestellten Ziele der Raumordnung und Landesplanung nur Richtliniencharakter haben. Es handelt sich um planerische Vorstellungen der zuständigen Behörden, die noch nicht in Programme oder Pläne eingegangen sind. Da das ROG keine Bindung an diese Erfordernisse vorsieht, ist ihnen gegenüber der Vorrang der Bundesplanung vor der Orts- oder Landesplanung (§ 16 Abs. 2 Satz 3) bestehen geblieben. Verfahrensmäßig genügt es bezüglich der sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung, daß insoweit das Benehmen mit den Ländern hergestellt wird (§ 16 Abs. 1).

(4) Auch wenn mit der Planung nach § 16 die Linienführung nur in ihrem generellen Verlauf bestimmt wird, ist schon bei diesem frühen Stadium der Planung darauf zu achten, daß in die Abwägung auch andere öffentliche Belange (z. B. des Umweltschutzes) und gewichtige private Interessen einbezogen werden. Die endgültige Entscheidung kann jedoch erst in der Planfeststellung getroffen werden.

Die Bestimmungen der §§ 41 und 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes verlangen eine Berücksichtigung der Immissionsschutzbelange in einem möglichst frühen Planungsstadium. Im Hinblick auf die Ungenauigkeit der Planung nach § 16 – sie reicht z. B. nicht immer aus, um die Auswirkungen der Lärmimmissionen genau zu beschreiben – kann es erforderlich sein, diese Belange nur in allgemeiner Form abzuwägen und die konkreten Überlegungen dem Planfeststellungsverfahren vorzubehalten.

5 – Beachtung des Bedarfsplanes

Die Planungen von Bundesfernstraßen müssen grundsätzlich mit dem Bedarfsplan übereinstimmen. Abweichungen hiervon kommen in Betracht, wenn es im Einzelfall ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf erforderlich macht (§ 6 FStrABG.). Eine weitere Abweichung kann durch Maßnahmen anderer Planungsträger (z. B. Bauleitplanung, Flurbereinigung, grenzüberschreitende Planung) notwendig werden. Für solche Planungen ist eine besondere Begründung erforderlich.

Abweichungen im Sinne der „Hinweise“ beziehen sich auf Maßnahmen, die nicht im Bedarfsplan dargestellt sind. Räumlich begrenzte Maßnahmen (Punktaußnahmen) im Zuge von sog. Strichstraßen sind Bestandteil des Bedarfsplanes.

6 – Vorbereitung durch die Länder

(1) Die Straßenbauverwaltungen der Länder erarbeiten die notwendigen Grundlagen und stellen die Pläne auf. In schwierigen Fällen kann es notwendig sein, Wahllinien ganz oder teilweise zu untersuchen, um die unter Abwägung aller Gesichtspunkte am besten geeignete Linie zu ermitteln. Bei größeren Maßnahmen stimmen sie die Planung mit dem BMV ab.

(2) Zur Herstellung des Benehmens (§ 16 Abs. 1) wird die Landesplanungsbehörde beteiligt. Die Einzelheiten des Verfahrens, auch der Beteiligung der Kommunen und anderer Träger von Fachplanungen des Landes, richten sich nach Landesrecht (z. B. Landesplanungsgesetze). Ferner werden zur Vorbereitung des Einvernehmens mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern die Bundesbehörden gehört, deren Fachplanungen durch das Vorhaben berührt werden.

(3) Wenn das Abstimmungsverfahren auf Landesebene beginnt, wird der BMV durch Übersendung der Übersichtskarte und des Erläuterungsberichtes informiert.

Die Planung der Bundesfernstraßen wird in NW gemäß den als Nr. 6a eingefügten Verfahrenshinweisen durchgeführt. Die in diesem Verfahren benötigten Unterlagen sind in Nr. 7a der „Hinweise“ zusammengestellt.

6a – Verfahren

Die Planung nach § 16 erfolgt in drei Stufen:

a) Die Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände stimmen ihre planerischen Konzeptionen mit der obersten Straßenbaubehörde des Landes und dem BMV in Planungsbesprechungen ab. Unter Hinweis auf bedeutsame Gegenvorstellungen, die bei den Voruntersuchungen bekanntgeworden sind, werden dabei auch Wahllinien, die für die nachfolgende Bestimmung der Linie erheblich sein können, herausgestellt und über ihre Einbeziehung in das Erörterungsverfahren befunden.

b) Die Landschaftsverbände gehen mit dem Ergebnis der Planungsbesprechung in das Erörterungsverfahren. Sie veranlassen die Beteiligung der Stellen der Raumordnung, Landesplanung und des Städtebaues in diesem Verfahren. Beteiligte sind in jedem Falle die in der 2. DVO des Landesplanungsgesetzes in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stellen. Immer sind auch die örtlichen Bundesbehörden, deren Fachplanung durch das Vorhaben berührt wird, zu beteiligen.

Es hat sich als zweckmäßig erwiesen, die Abstimmung nicht in schriftlicher Form, sondern in einem gemeinsamen Erörterungstermin durchzuführen. Die Einladungen ergehen hierzu unter Beifügung eines Übersichtsplanes mit den zu erörternden Trassen (ggf. auch Varianten) sowie einer kurzen Erläuterung. Die oberste Straßenbaubehörde erhält gleichzeitig zwei Ausfertigungen dieser Unterlagen.

In der Erörterung sind die Notwendigkeit der Planung, die Verkehrs- und Streckencharakteristik sowie die Linienführung – auch für die Varianten – im einzelnen zu erläutern. Die Planunterlagen müssen genau genug sein, um erkennen zu lassen, in welchem Umfang die Belange der Beteiligten betroffen sind. Werden in raumordnerischen Verfahren von den Beteiligten Gegenvorstellungen erhoben, die zu einem bedeutungsvollen neuen Vorschlag führen, so ist auch dieser Vorschlag, erforderlichenfalls in einem neuen Termin, mit allen Beteiligten zu erörtern und als Variante in die Unterlagen zu übernehmen.

Über das Ergebnis der Erörterungen ist eine Niederschrift zu fertigen. Sie wird mit den übrigen Unterlagen (s. Nr. 7a) der obersten Straßenbaubehörde in 12facher Ausfertigung zugeleitet. Diese holt die Stellungnahme der Landesplanungsbehörde (§ 16 Abs. 1 FStrG) ein.

c) Das Bestimmungsverfahren wird durch die oberste Straßenbaubehörde des Landes mit der Übersendung der Unterlagen gemäß Nr. 7a an den BMV eingeleitet. Anhand dieser Unterlagen stellt dieser das Einvernehmen mit den beteiligten Bundesressorts (§ 16 Abs. 1 FStrG) her und entscheidet über nicht ausgeräumte Meinungsverschiedenheiten. Sollten hierbei Gegenvorstellungen für Varianten von erheblicher Bedeutung erhoben werden, müssen hierfür dann die Stufen a) und b) des Verfahrens ergänzend durchgeführt werden.

Die Bestimmung der Linie durch den BMV wird der Landesplanungsbehörde und dem zuständigen Landschaftsverband durch die oberste Straßenbaubehörde zur Kenntnis gegeben. Von der Bestimmung der Linie unterrichtet der Landschaftsverband alle Beteiligten und nimmt die Mitteilung sodann zu den Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren. Die Unterrichtung der Gemeinden ergeht mit dem Ersuchen, die Straßenplanung in den Flächennutzungsplänen zu vermerken und dieses zu bestätigen.

7 – Planungsunterlagen

(1) Die Länder übersenden folgende Unterlagen für die Entscheidung nach § 16 in 10facher Ausfertigung an den BMV:

7a - Unterlagen nach § 16

Für das Verfahren zur Bestimmung der Linie (Nr. 6a Abs. c) sind in NW folgende Unterlagen erforderlich:

- Anlage 1**
1. **Übersichtsplan in geeignetem Maßstab (in der Regel 1:25000). Der Plan sollte möglichst im Format DIN A 4 zugeschnitten oder gefaltet sein. Die Zeichenerklärung ist als Anlage 1 beigelegt. Andere Signaturen sind bei Verwendung besonderer technischer Verfahren zulässig, wenn sie in der Darstellung gleichartig sind. Erörterte Varianten sind darzustellen. Die Nummern der Straßen des überörtlichen Verkehrs sind erkennbar einzutragen.**
 - Anlagen 2 und 3**
 2. **Erläuterungsbericht gemäß den Abschnitten I, II und III des nachfolgenden Musters (Anlage 2 und 3).**
 3. **Niederschrift über das Erörterungsverfahren.**
 - Anlage 4**
 4. **Zusammenfassender Bericht der Straßenbaubehörde. Hier ist gem. Abschnitt IV der Muster (Anlage 2 und 3) ggf. unter Verwendung der tabellarischen Übersicht (Anlage 4) die vorgeschlagene Linie zu begründen. Gegen die ausgeschiedenen, im Übersichtsplan dargestellten Varianten sprechende Argumente sind ausführlich darzulegen.**
 5. **Stellungnahme der Landesplanungsbehörde**

(2) In dem Erläuterungsbericht stellt die Straßenbauverwaltung die Gründe dar, aus denen ihre Wahl auf die vorgeschlagene Linie gefallen ist und Wahllinien ausscheiden. Aus dem Erläuterungsbericht ergibt sich die Abwägung der berührten Belange, soweit sie in diesem Stadium der Planung schon möglich ist (vgl. Nrn. 3,4 Abs. 4).

8 - Rechtswirkung der Bestimmung der Linienführung

(1) Die Bestimmung der Linienführung durch den BMV nach § 16 ist eine vorbereitende Verwaltungsentscheidung (siehe BVerwG, Beschluß vom 30. 6. 70 - IV B 70.70. - VkBf 1970 S. 729). Sie ist verbindlich für die weitere Entwurfsbearbeitung der Straßenbauverwaltung, die mit der Feststellung des Planes nach § 18 Abs. 1 abschließt.

(2) Die Bestimmung der Linienführung nach § 16 hat keine unmittelbare Rechtswirkung gegen Dritte außerhalb der Verwaltung. Sie ist kein Verwaltungsakt und deshalb nicht anfechtbar. Rechtswirkung gegen Dritte erhält die Linienbestimmung durch die Planfeststellung. Die Bestimmung der Linienführung wirkt gegenüber allen Orts- und Landesplanungen. Sie hat grundsätzlich den Vorrang vor der Orts- und Landesplanung (§ 16 Abs. 2 Satz 3). Es ist Sache der zuständigen Planungsträger, ihre Planungen anzupassen.

(3) Dieser Vorrang der Bundesplanung ist jedoch in zwei Fällen eingeschränkt:

1. Ist die Straßenbauverwaltung bei der Aufstellung von Bauleitplänen beteiligt worden, die eine andere Linienführung der Bundesfernstraßen vorsehen als nach § 16 bestimmt, und hat sie mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr nicht widersprochen, so hat sie ihre Planung - ggf. durch eine neue Bestimmung nach § 16 - anzupassen (§ 7 BBauG). Macht eine nachträgliche Veränderung der Sachlage eine von den Bauleitplänen abweichende Planung erforderlich, so hat sich die Straßenbauverwaltung unverzüglich zwecks Abstimmung mit der Gemeinde ins Benehmen zu setzen.

Es handelt sich um Planungsabschnitte im Anschluß von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen in der Baulast der Gemeinden (vgl. Nr. 2 Abs. 2). Die über die Baulastgrenze hinausgehenden Planungsabschnitte sind von den Landschaftsverbänden anzupassen.

2. Nach §§ 3 Abs. 1 und 5 Abs. 4 ROG sind bei der Planung von Bundesfernstraßen die Grundsätze der Raumordnung, die die Länder nach § 2 Abs. 3 ROG aufstellen können, und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach § 5 Abs. 2 ROG zu beachten (vgl. Nr. 4).

Soweit hier Gebietsentwicklungspläne in Frage kommen, müßten die beteiligten Landschaftsverbände gegen alle eingetragenen Straßenzüge, die im Zuge von Bundesfernstraßen liegen oder liegen könnten und nicht vorher nach § 16 FStrG bestimmt worden sind, vorsorglich Widerspruch erheben. Da ein solches Vorgehen der Sache nicht dienlich wäre, wird die Bindungswirkung des ROG in NW insoweit durch einen entsprechenden Vermerk in den Plänen erläutert.

9 - Aufhebung und Änderung der Planung

Hält es die Straßenverwaltung aufgrund neuer Erwägungen oder aufgrund von Anregungen anderer Stellen für notwendig, nach § 16 bestimmte Planungen aufzuheben oder zu ändern, so ist die Entscheidung des BMV herbeizuführen. Gegebenenfalls ist ein erneutes Verfahren nach § 16 einzuleiten.

Diese Bestimmungen sind in NW wie folgt anzuwenden:

- 9a. Ist die Aufhebung einer nach § 16 bestimmten Linie beabsichtigt (ersatzlose Aufgabe der Planung), wird ein Antrag auf Anpassung des Bedarfsplanes erforderlich (§ 16 FStrAbG). Von der Entscheidung des BMV über diesen Antrag sind die an der Planung früher Beteiligten zu unterrichten und die Kennzeichnung der Änderung in den Plänen zu verlangen. Die Absicht der Änderung einer nach § 16 bestimmten Planung ist dem Bundesminister für Verkehr mit der Einleitung eines Ergänzungsverfahrens (Änderungsverfahren) mitzuteilen. Anhand der Unterlagen des Ergänzungsverfahrens entscheidet der Bundesminister für Verkehr über die endgültige Planung. Erst danach kann die Löschung der überholten Planung z. B. in den Bauleitplänen kenntlich gemacht werden.

**Anlage 1
zu Nr. 7a**

Zeichenerklärung

für die Eintragungen in der Übersichtskarte:

- die zu bestimmende Linie	rot durchgezogen
- Wahllinien	rot gestrichelt
- Knotenpunkte	Kreissignatur
- vorhandene Bundesautobahnen	lila durchgezogen
- vorhandene Bundesstraßen	blau durchgezogen
- vorhandene Landstraßen	grün durchgezogen
- vorhandene Kreisstraßen	dunkelbraun durchgezogen
- wichtige sonstige Straßen	schwarz durchgezogen
- vorgesehene Bundesautobahnen	lila gestrichelt
- vorgesehene Bundesstraßen	blau gestrichelt
- vorgesehene Landstraßen	grün gestrichelt
- vorgesehene Kreisstraßen	dunkelbraun gestrichelt
- vorgesehene wichtige sonstige Straßen	schwarz gestrichelt
- Wasserschutzgebiete	blau schraffiert
- Landschafts- und Naturschutzgebiete	grün schraffiert
- Baugebiete (Wohngebiete)	lila schraffiert
- Baugebiete (Gewerbe, Industrie)	lila doppelt schraffiert
- besonders schutzwürdige oder die Straße gefährdende Einzelobjekte	lila ausgefüllt
- Verkehrsplanungen Dritter sowie sonstige raumbedeut-same Planungen	schwarz punktiert bzw. schraffiert

**Anlage 2
zu Nr. 7a**

Beispiel für den Aufbau eines Erläuterungsberichtes**I.**

Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

1. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse
 - 1a. Berücksichtigung im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen, in Gebietsentwicklungsplänen und Bauleitplänen
2. Lage im Straßennetz und raumordnerische Bedeutung
3. Verkehrscharakter

II.

Linienführung der zu bestimmenden Trasse

1. Verlauf der Trasse
 - a) Anfangs- und Endpunkt der Trasse
 - b) Länge der Trasse
 - c) Angestrebte Trassierungsgrenzwerte
 - d) Kurze Beschreibung des Verlaufs der Trasse
 - e) Berührte Kreise und Gemeinden
2. Zwangspunkte
3. Beeinflussung anderer Verkehrsplanungen sowie sonstiger raumbedeutsamer Planungen
4. Knotenpunkte
5. Einflüsse auf die Umwelt
 - a) Wasserschutzgebiete
 - b) Landschafts- und Naturschutzgebiete
 - c) Baugebiete und besonders schutzwürdige Einzelobjekte
6. Einflüsse gefährdender Anlagen auf die Straße
7. Weitere technische Einzelheiten
 - a) Straßencharakteristik
 - b) Querschnittsgestaltung

III.

Untersuchte Wahllinien (für jede Linie getrennt)
(Gliederung wie unter II)

IV.

Vergleichende Wertung der Trassen

Anlage 3
zu Nr. 7a

**Beispiel für den Inhalt eines
Erläuterungsberichtes**

I.

Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung
des Vorhabens

1. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse
Die bestehende B ist im Abschnitt zwischen und überlastet, baulich unzulänglich und mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht auf die erforderliche Leistungsfähigkeit auszubauen. Sie soll daher durch eine Bundesautobahn zwischen und entlastet werden. Diese ist eine Teilstrecke der A Die Prognose-Verkehrsmenge hierfür beträgt i. J. 1990 nach den Untersuchungen im Bedarfsplan an Werktagen Kfz/24 h.
- 1a. Berücksichtigung im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen, in Gebietsentwicklungsplänen und Bauleitplänen
Die Planung ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als 2bahnige Systemlinie in der 1. Dringlichkeit ausgewiesen und Bestandteil des 1. Fünfjahresplanes.
Im genehmigten Gebietsentwicklungsplan „Hochstift Paderborn“ ist die Strecke als Straße für den regionalen Verkehr dargestellt.
Die Planung ist bisher nur in den genehmigten Flächennutzungsplänen für Paderborn und Höxter kenntlich gemacht. Die Gemeinde Brakel erarbeitet z. Z. einen Flächennutzungsplan. Bei den übrigen Gemeinden liegt kein Flächennutzungsplan vor.
2. Lage im Straßennetz und raumordnerische Bedeutung
Die Neubaustrecke verbindet die A (Verdichtungsraum X) mit der A (Y-Gebiet). Sie ermöglicht eine schnelle Verbindung zu den Erholungsazonen im Bereich Z.
Östlich der Stadt (zentraler Ort) ist in Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung ein größeres Industriegebiet vorgesehen. Die Anbindung dieses Gebietes an die A soll über die L erfolgen.

Lage und Zahl der Anschlußstellen werden die raumordnerischen Zielsetzungen (Verbindung, Erschließung) berücksichtigen; im übrigen siehe unter II Nr. 4.

3. Verkehrscharakteristik

Der Charakter des Verkehrs wird bestimmt durch werktäglichen Berufs- und Wirtschaftsverkehr und an den Wochenenden durch Freizeit- und Erholungsverkehr. Die mittleren Fahrtweiten liegen bei 50–100 km.

II.

Linienführung der zu bestimmenden Trasse
(Trasse A)

1. Verlauf der Trasse
 - a) Anfangs- und Endpunkt der Trasse
Die Trasse beginnt in der Gemarkung G der Gemeinde U bei km der A und endet in der Gemarkung H der Gemeinde V bei km der A
 - b) Länge der Trasse
..... km
 - c) Trassierungsgrenzwerte
 $R_{min} = \dots\dots\dots$
 $S_{max} = \dots\dots\dots$
 - d) Kurze Beschreibung des Verlaufs der Trasse
(Einer Beschreibung des Verlaufs der Trasse bedarf es nur, wenn zu der Darstellung in der Übersichtskarte noch ergänzende Angaben erforderlich sind).
 - e) Berührte Kreise und Gemeinden
Von der Trasse werden die Gebiete der Landkreise R und S der kreisfreien Stadt T und der Gemeinde U, V und W berührt.
2. Zwangspunkte
Beispiele: Wohnsiedlung, Wasserschutzgebiet, militärischer Schutzbereich, Wasserschloß (s. Übersichtsplan)
3. Beeinflussung anderer Verkehrsplanungen sowie sonstiger raumbedeutsamer Planungen
Der geplante Verschiebebahnhof an der DB-Strecke ist bei der Planung berücksichtigt worden, desgleichen die beabsichtigte Erklärung des Waldes zum Naturschutzgebiet.
4. Knotenpunkte
Die Knotenpunkte / Kreuzungen sind planfrei / plangleich / im allgemeinen plangleich, wo sich die Topographie anbietet, planfrei / für bedeutende Querstraßen plangleich, für untergeordnete Straßen planfrei vorgesehen. Einzelheiten der Gestaltung bleiben der Entwurfsbearbeitung vorbehalten.
Gemäß Übersichtskarte sind folgende Anschlußstellen vorgesehen:

- a) Anschlußstelle der L bindet das geplante Industriegebiet E. an.
- b) Anschlußstelle der K erschließt die Erholungszone im Bereich Z.
- c) Anschlußstelle der B stellt die Verbindung zu den Städten her.
5. Einflüsse auf die Umwelt
 - a) Wasserschutzgebiete
Das Wasserschutzgebiet kann im Bereich wegen der Geländeverhältnisse voraussichtlich nicht umgangen werden. Es wird auf etwa 100 m Länge in der Schutzzone III B berührt. Etwaige Schutzvorkehrungen sind in der Planfeststellung zu regeln.
 - b) Landschafts- und Naturschutzgebiete
Keine Berührungspunkte
 - c) Baugebiete und besonders schutzwürdige Einzelobjekte
Im Bereich des Siedlungsgebietes soll die Straße – soweit technisch möglich (hoher Grundwasserstand) und wirtschaftlich vertretbar – im Ein-

schnitt geführt werden. Der geringste Abstand zum Siedlungsgebiet wird voraussichtlich m betragen. Über etwa erforderliche Lärmschutzmaßnahmen wird in der Planfeststellung entschieden.

Die Trasse verläuft in einem ausreichenden Abstand (voraussichtlich 300 m) von dem Kurheim der Knappschaft in der Gemeinde

6. Einflüsse gefährdender Anlagen auf die Straße
Die von der Befeuernng des Flugplatzes ausgehende Blendwirkung muß durch geeignete Maßnahmen ausgeschaltet werden. Das Nähere ist in der Planfeststellung zu regeln.
7. Weitere technische Einzelheiten der Trasse
 - a) Straßencharakteristik
Bundesautobahn, 6 Fahrstreifen
 - b) Querschnittsgestaltung
Voraussichtlich RQ 38,5. Wird im Rahmen der Entwurfsbearbeitung im einzelnen festgelegt.

III.

Wahllinien (für jede Linie getrennt)

Wahllinie B

1. Verlauf der Trasse
(Beschreibung entsprechend II. Nr. 1)
2. Zwangspunkte
Hochspannungsstrecke, Waldfriedhof, militärischer Schutzbereich (s. Übersichtskarte).
3. Beeinflussung anderer Verkehrsplanungen sowie sonstiger raumbedeutsamer Planungen
Die Trasse B kreuzt das Staugebiet des geplanten Aqua-Stausees. Technisch werden keine Schwierigkeiten erwartet. Das Oberflächenwasser wird außerhalb des Staugebietes abgeleitet.
4. Knotenpunkte
(entsprechend II. Nr. 4)
5. Einflüsse auf die Umwelt
 - a) Wasserschutzgebiete
Die Trasse B durchschneidet eine Wasserschutzzone III A auf eine Länge von ca. 300 m und die Wasserschutzzone II auf einer Länge von ca. 70 m. Vorsorge-

maßnahmen nach dem „Merkblatt für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (Ausgabe 1971)“ sind möglich.

- b) Landschafts- und Naturschutzgebiete
Die Trasse B durchschneidet das Naturschutzgebiet Y-Heide auf einer Länge von ca. 5 km und den T-Hochwald auf einer Länge von ca. 3 km.
 - c) Baugebiete und besonders schutzwürdige Einzelobjekte (entsprechend II. Nr. 5c)
6. Einflüsse gefährdender Anlagen auf die Straße
Die Trasse führt auf 300–400 m Länge durch ein Bergsenkungsgebiet.
 7. Weitere technische Einzelheiten der Trasse
 - a) Straßencharakteristik
(entsprechend II. Nr. 7a)
 - b) Querschnittsgestaltung
(entsprechend II. Nr. 7b)
 (folgt gegebenenfalls Wahllinie C und weitere Wahllinien).

IV.

Vergleichende Wertung der Trassen

Die Gegenüberstellung der Linien zeigt, daß die Trasse A gegenüber der Wahllinie B entscheidende Vorteile bei der Linienführung im Grund- und Aufriß aufweist. Die Anzahl der Kunstbauwerke ist ebenfalls bei der Trasse A geringer als bei der Wahllinie B. Hinzu kommt, daß bei der Trasse A ein verkehrswirksamer Teilabschnitt vorweg eröffnet werden kann. Diese Trasse läßt auch eine kürzere Bauzeit und geringere Kosten erwarten. Die Trasse A hat den höchsten raumordnerischen Nutzen, da sie bessere Verbindungen und Anbindungen schafft.

Die Wahllinie B durchschneidet stärker Wasserschutz- und Naturschutzgebiete. Außerdem sind bei der Trasse B erhebliche Lärmeinwirkungen auf das St.-Patrokus-Krankenhaus zu erwarten. Demgegenüber hat die Trasse A die meisten Gebäudeabbrüche aufzuweisen und führt dichter an einem Siedlungsgebiet vorbei. Die Gebäudeabbrüche lassen sich jedoch durch Entschädigungen abgelden; die Lärmbeeinträchtigung kann durch die Trassenführung im Einschnitt gering gehalten werden. Die Trasse A ist somit auch vom Standpunkt des Umweltschutzes der Trasse B vorzuziehen.

Aus den genannten Gründen wird die Trasse A zur Ausführung vorgeschlagen.

Beispiel für eine vergleichende Übersicht der untersuchten Linien

Beurteilungsmerkmale		untersuchte Linien	
		A	B
1. Streckenlänge	(km)	32	34
2. Linienführung			
a) R_{\min}	(m)	2000	1000
b) s_{\max}	(‰)	2	3
3. Kunstbauwerke			
a) Talbrücken	(m)	0	105
b) Brücken	(Stck)	64	58
c) Tunnel	(m)	0	0
d) Stützmauern	(m)	0	30
4. Abbruch von Gebäuden			
a) Wohngebäude	(Ort und Stück)	U-Dorf 4 T-Stadt 3	W-Stadt 5
b) Sonstige Gebäude	(Ort und Stück)	0	0
5. Bedarf an Waldflächen	(ha)	20—24	40—45
6. Bedarf an landwirtschaftlichen Nutzflächen	(ha)	60—65	50—55
7. Baugebiete (Immissionen)			
a) Ort		U-Dorf T-Stadt	W-Stadt
b) Länge des Immissionsbereiches	(m)	400—500 300—350	400—450
c) Mindestabstand	(m)	80 80	30
8. Wasserschutzgebiete	(Stck)	1	1
a) Schutzzone		III B	II III A
b) Durchschneidungslänge	(m)	ca. 100	ca. 70 ca. 3000
9. Landschafts- und Naturschutzgebiete			
a) Name		—	Y-Heide T-Hochwald
b) Durchschneidungslänge	(m)	—	ca. 5000 ca. 3000
10. Sonstige schutzwürdige Objekte			
a) Name		Kurheim der Knappschaft	St.-Patroklus-Krankenhaus
b) Mindestabstand	(m)	300	100
11. Raumordnerischer Nutzen		Verdichtungsraum X u. Y-Gebiet unmittelbar verbunden. Naherholungszonen im Bereich Z unmittelbar erschlossen Anbindung des geplanten Industriegebietes östl. der Stadt T möglich.	wie A Naherholungszonen im Bereich Z nur mittelbar erschlossen (Investitionen anderer Straßenbaulastträger noch erforderlich). Anbindung des geplanten Industriegebietes östlich der Stadt T nicht möglich.
12. Verkehrswirksame Teilabschnitte		Zw. U-Dorf u. Stadt T (8 km)	—
13. Bauzeit	(Jahre)	4	5
14. Kosten	(Mio DM)	256	340

II.

Hinweise

Inhalt des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen

Nr. 59 v. 19. 8. 1975

(Einzelpreis dieser Nummer 2,20 DM zuzügl. Portokosten)

Glied.- Nr.	Datum		Seite
2122	30. 7. 1975	Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes über die Kammern, die Berufsausübung, die Weiterbildung und die Berufsgerichtsbarkeit der Ärzte, Apotheker, Tierärzte und Zahnärzte (Heilberufsgesetz - HeilBerG -).	520

- MBL NW. 1975 S. 1602.

Nr. 60 v. 26. 8. 1975

(Einzelpreis dieser Nummer 1,10 DM zuzügl. Portokosten)

Glied.- Nr.	Datum		Seite
1001	12. 7. 1975	Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs für das Land Nordrhein-Westfalen über die Vereinbarkeit des Gesetzes zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Münster/Hamm vom 9. Juli 1974 (GV. NW. S. 416), soweit es die Stadt Freckenhorst betrifft, mit Artikel 78 der Landesverfassung . . .	532
1001	12. 7. 1975	Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs für das Land Nordrhein-Westfalen über die Vereinbarkeit des Gesetzes zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Münster/Hamm vom 9. Juli 1974 (GV. NW. S. 416), soweit es die Gemeinde Neubeckum betrifft, mit Artikel 78 der Landesverfassung.	532
20302	15. 8. 1975	Verordnung über die Arbeitszeit der Polizeivollzugsbeamten des Landes Nordrhein-Westfalen (AZVOPol) . .	532
20320	18. 8. 1975	Fünfte Verordnung zur Änderung der Dienstwohnungsverordnung (DWVO)	533
223		Berichtigung der Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Grundsätze für eine einheitliche Kapazitätsermittlung und -feststellung zur Vergabe von Studienplätzen (KapVO) vom 30. Juni 1975 (GV. NW. S. 490)	533
	7. 8. 1975	Bekanntmachung in Enteignungssachen	534

- MBL NW. 1975 S. 1602.

Einzelpreis dieser Nummer 1,40 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, 4 Düsseldorf, Grafenberger Allee 100, Tel. 6888293/94, gegen Voreinsendung des vorgenannten Betrages zuzügl. 0,50 DM Versandkosten auf das Postscheckkonto Köln 8516-507. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer bei dem August Bagel Verlag, 4 Düsseldorf, Grafenberger Allee 100, vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf; Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einsseitiger Druck) durch die Post Ministerialblätter, in denen nur ein Sachgebiet behandelt wird, werden auch in der Ausgabe B zweiseitig bedruckt geliefert. Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 25,80 DM, Ausgabe B 27,- DM.

Die genannten Preise enthalten 5,5% Mehrwertsteuer.