



Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans

Fernstraßenbedarfsplan 2030:

Unsere Straßen sind an ihrer Belastungsgrenze, teilweise sogar darüber. Sie können im heutigen Zustand und in ihrer heutigen Dimension nicht noch mehr Verkehr aufnehmen. Für unsere Straßen gilt vielfach: zu eng, zu klein und zu oft marode. Die heutigen Probleme sind das Ergebnis falscher Entscheidungen der Vergangenheit. Politik hat – auf allen Ebenen – über Jahrzehnte nicht ausreichend in den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau der Straßeninfrastruktur investiert.

Nirgendwo wird dies deutlicher als am Zustand unserer Rheinbrücken. Vor allem an der Leverkusener Autobahnbrücke der A1 und an der A40-Brücke in Duisburg ist deutlich zu sehen, welche Folgen fehlende Investitionen in die Infrastruktur für Gesellschaft und Wirtschaft haben. Die Sperrung der Leverkusener Autobahnbrücke für den Lkw-Verkehr war ein Weckruf für die Politik. Infolge der öffentlichen Diskussion über den Zustand unserer Infrastruktur hat der Bund bereits zu Beginn dieses Jahrzehnts begonnen, seine Investitionen für den Erhalt und den Ausbau der Bundesfernstraßen massiv zu erhöhen. Mit dem Fernstraßenbedarfsplan 2030 hat er zudem im Jahr 2016 seine Vorstellungen für den bedarfsgerechten Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen konkretisiert. Der Bedarfsplan umfasst allein für die Autobahnen und Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen mehr als 200 Projekte mit einem Volumen von gut 20 Milliarden Euro.

Der Investitionsstau bei den Bundesfernstraßen ist so groß, dass nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können. Der Bund hat daher in seinem Fernstraßenbedarfsplan eine Priorisierung nach vier Kategorien vorgenommen:

1. Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung
2. Vordringlicher Bedarf
3. Weiterer Bedarf – mit Planungsrecht
4. Weiterer Bedarf

Mit der Einführung der neuen Kategorie „Engpassbeseitigung“ hat der Bund zudem eine Reihung bei der Erledigung der Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf vorgenommen. Hierbei hat er sich insbesondere an dem Kriterium „Entlastung im Netz“

orientiert. Vorhaben der Engpassbeseitigung und des Vordringlichen Bedarfs sollen im Geltungszeitraum des Bedarfsplans möglichst bis zum Jahr 2030 umgesetzt oder zumindest begonnen werden.

Das Land Nordrhein-Westfalen ist in Auftragsverwaltung für die Umsetzung des Bedarfsplans zuständig. Bei der Umsetzung ist das Land als Auftragnehmer an die zuvor genannten Kategorien des Bundes gebunden. Im Fokus der kommenden Jahre steht daher die Engpassbeseitigung.

Die alte Landesregierung hat es in der Vergangenheit versäumt, parallel zur Erarbeitung des Bedarfsplans durch den Bund die Planungskapazitäten in Nordrhein-Westfalen in ausreichender Weise aufzustocken. Als der Bundesverkehrswegeplan Ende 2016 vorlag, war sie nicht mutig genug, die Planungen voranzutreiben. Stattdessen blieben Projekte liegen, weil sich die Koalitionspartner gegenseitig beim Straßenbau blockiert haben.

Die neue Landesregierung investiert massiv in den Ausbau der Planungs- und Genehmigungskapazitäten und dokumentiert damit, dass der Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen wieder politisch Priorität haben. Mit dem Haushalt 2018 wird die Landesregierung 50 neue Stellen für Planer bei Straßen NRW schaffen und 20 kw-Vermerke für Planer streichen. Damit stehen langfristig 70 Stellen mehr für Planer zur Verfügung als von der Vorgängerregierung vorgesehen. Außerdem werden die Mittel für externe Planungsleistungen deutlich erhöht und die Genehmigungskapazitäten bei den Bezirksregierungen mit 13 neuen Stellen deutlich ausgebaut.

Trotz der personellen Verstärkung besteht jedoch aufgrund der Vielzahl von Projekten – nicht nur im “Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung“ – auch künftig die Notwendigkeit, innerhalb der vom Bund vorgegebenen Prioritäten eine Reihenfolge für die Planung und Umsetzung der Projekte vorzunehmen. Grund hierfür ist unter anderem, dass Ausweichstrecken vorgehalten und Planungs- und Genehmigungskapazitäten effizient eingesetzt werden müssen. Hierzu dient der vorliegende Masterplan.

Masterplan als neues Planungs- und Steuerungsinstrument

Der Masterplan ist das Startsignal für den dringend von Wirtschaft und Gesellschaft in Nordrhein-Westfalen benötigten Bauhochlauf im Bereich der Bundesfernstraßen. Er ist Ausdruck des strukturierten Vorgehens der neuen Landesregierung. Der Mas-

terplan dient der Straßenbauverwaltung als neues Instrument der Steuerung zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans.

Der Masterplan nimmt die übergeordnete Perspektive des Fernstraßenbedarfsplans ein. Er gibt transparent Auskunft darüber, wann nach heutigem Erkenntnisstand die Planung der einzelnen Projekte voraussichtlich aufgenommen und wann der Bau nach gegenwärtiger Planung abgeschlossen sein kann. Auf diese Weise soll Planung so planbar wie möglich werden.

Viele Infrastrukturprojekte befinden sich aktuell in einem so frühen Stadium der Planung, dass heute nicht mit ausreichender Sicherheit der Zeitpunkt des Baubeginns vorhergesagt werden kann. So kann es im Rahmen des Planungsverfahrens zu erheblichen, heute nicht vorhersehbaren Verzögerungen z.B. aufgrund von notwendigen Umplanungen durch Belange des Naturschutzes oder durch eine Vielzahl von Einwendungen im Planfeststellungsverfahren kommen. Auch können Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse nicht ausgeschlossen werden, die ebenfalls zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen führen können. Diese den Planungsprozess und damit den Baubeginn verzögernden äußeren Einflüsse wirken im konkreten Einzelfall unterschiedlich und können daher nur grob in der zeitlichen Planung berücksichtigt werden.

Um Verzögerungen durch Um- und Mehrfachplanungen sowie durch mehrjährige Klageverfahren möglichst zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren, wird die Umsetzung des Masterplans durch innovative Instrumente der frühzeitigen Bürgerbeteiligung flankiert. Dort, wo es möglich und sinnvoll ist, werden die Interessen und das Wissen aller am Planungsprozess zu Beteiligten frühzeitig einbezogen. Dahinter steht das Ziel, in vielen Fällen nicht nur die Akzeptanz zu steigern, sondern auch schneller zum Ergebnis zu gelangen. Um dieses Ziel zu erreichen, stärkt die Landesregierung das bisherige Bündnis für Infrastruktur und entwickelt es weiter zu einem Bündnis für Mobilität. Dort werden die Erfahrungen mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung bei der Planung der A553 mit einer neuen Rheinquerung südlich von Köln ausgewertet. Bewährte Instrumente und Formate sollen dann auf andere Projekte übertragen werden.

Aufgrund der genannten Unsicherheiten wird der Masterplan in den kommenden Jahren – entsprechend aktueller Erkenntnisse – regelmäßig aktualisiert. Zudem wird der Masterplan in jährlichen Arbeitsplänen konkretisiert.

Die Arbeitspläne geben einen konkreten Überblick über den aktuellen Planungsstand am Ende eines Jahres sowie einen konkreten Ausblick auf die Arbeitsplanung im kommenden Jahr. Dieses Vorgehen ist neu und Grundlage für ein verbessertes Projektmanagement. Durch dieses Vorgehen wird ein klarer Zielfokus gewählt und zugleich die erforderliche Flexibilität gewährleistet, die bei komplexen Infrastrukturprojekten aufgrund der unterschiedlich auf den konkreten Einzelfall einwirkenden Faktoren erforderlich sind.

Engpassbeseitigung

Vorrangiger Planungsauftrag des Bundes ist – wie oben bereits dargestellt – die Beseitigung von Engpässen im Bundesfernstraßennetz. Entsprechend dem Planungsauftrag des Bundes konzentriert die nordrhein-westfälische Straßenbauverwaltung ihre Ressourcen zunächst überwiegend auf die Projekte im „vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung.“ Bei diesen Projekten geht der Bund von einer besonders starken Entlastungswirkung für das Netz – und damit der Reduzierung von Stau – durch die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme aus. Bei der Erarbeitung des Masterplans sowie der jährigen Arbeitspläne werden für die Reihung der Projekte in der Engpassbeseitigung folgende Kriterien berücksichtigt:

1. Aktueller Planungsstand:

Projekte, deren Planung bereits weit fortgeschritten ist, haben grundsätzlich Vorrang vor solchen Projekten, die erst am Beginn des Planungsprozesses stehen.

2. Vermeidung von Bauarbeiten auf parallelen Autobahnen und großen Streckenzügen:

Bereits bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass nicht auf parallelen Autobahnen gleichzeitig und große Streckenzüge auch nur in Abschnitten gebaut werden können. Dies ist erforderlich, damit Beruhigungs- und leistungsfähige Ausweichstrecken zur Verfügung stehen, um den Verkehrsfluss möglichst weitreichend zu gewährleisten und Staus durch Baumaßnahmen weitgehend zu reduzieren. Ein Beispiel für den Koordinationsbedarf zur Gewährleistung des Verkehrsflusses ist die A 3 und die parallel verlaufende A 57.

3. Brückenerneuerung:

Ein weiterer Aspekt des Masterplans ist die große Anzahl zu erneuernder Brückenbauwerke in Nordrhein-Westfalen. Dazu ist die zeitliche Taktung der Planung und Umsetzung einzelner Ausbauprojekte zu berücksichtigen, die von der Notwendigkeit der zum Teil vorlaufenden Brückenerneuerungen abhängen.

gen. Dies trifft bspw. für die A 45 im Sauer- und Siegerland zu, aber auch für die A 40 in Duisburg und die A 565 in Bonn.

4. Korridore als planerische Einheit:

Gerade auf Autobahnen bestehen viele Streckenzüge aus Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarf“ und des „Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung“. Ein Beispiel hierfür ist der Streckenzug A45 Haiger Burbach bis AK Westhoven. Hier sind 10 Maßnahmen im vordringlichen Bedarf und 4 Maßnahmen im vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung. Da hier auf der gesamten Strecke die Brücken zu erneuern sind, ist es auch aus planerischer und verkehrstechnischer Sicht sinnvoll, diese Streckenabschnitte bei der Planung und Ausführung als Ganzes in den Blick zu nehmen.

In besonderem Maße haben wir folgende Schwerpunktkorridore aus dem vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung mit einer Reihe von Einzelprojekten im Fokus:

- **Südliche und nördliche Rheinschiene**

Hierzu gehört vor allen Dingen der Ausbau der Achse der A 3 mit bundesweiter Bedeutung sowie der A 57 und der A 59, die regionale und überregionale Bedeutung haben.

- **Ost-West-Achse durch das Ruhrgebiet**

Die notwendige Verbesserung der Kapazitäten in West-Ost-Richtung im Ruhrgebiet erfolgt über den weiteren Ausbau der A 42 und der A 40.

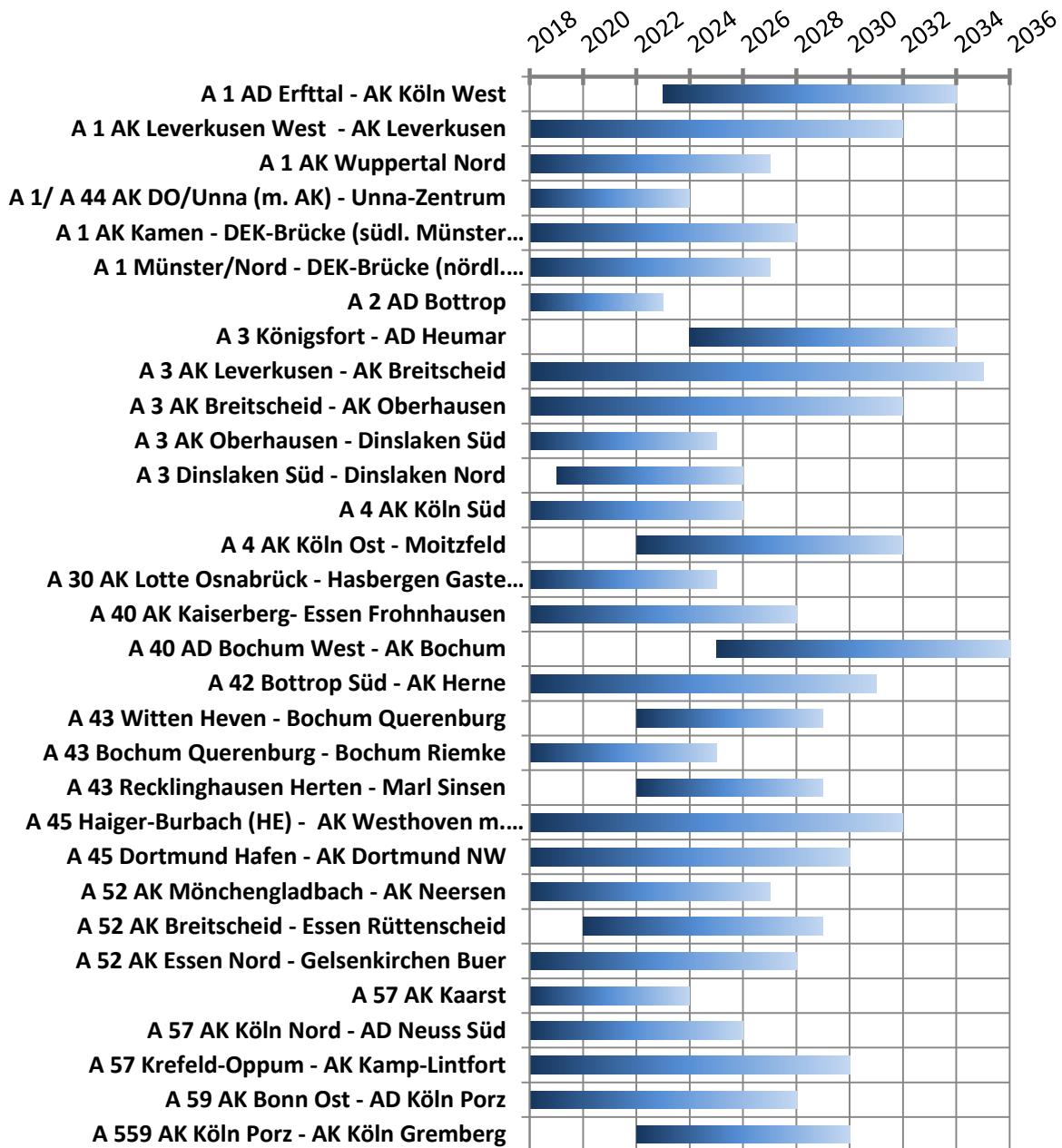
- **Nord-Süd-Achse durch das Ruhrgebiet**

Die erforderliche Verteilung des Verkehrs in Süd-Nord-Richtung wird über einen zügigen Ausbau der A 43 und der A 52 verfolgt.

- **Achse Ruhrgebiet – Rhein-Main**

Der Ausbau der A 45 mit ihren vielen zu erneuernden Talbrücken steht ganz oben auf der Agenda. Die Verbindung des östlichen Ruhrgebietes mit dem Rhein-Main-Gebiet muss dringend ertüchtigt werden, um für die Region Südwestfalen wieder eine leistungsfähige Schwerlastroute über die Autobahn zu schaffen.

Angestrebte Bearbeitungszeiträume für Planung und Bauausführung für Streckenzüge und Einzelvorhaben des Vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung (Stand 2017)



Vordringlicher Bedarf

Abhängig von den zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten nimmt die nordrhein-westfälische Straßenbauverwaltung auch die weiteren Projekte im vordringlichen Bedarf mit dem Masterplan in den Blick. Damit auch den Mobilitätsherausforderungen der Mittelzentren und ländlichen Regionen angemessen Rechnung getragen wird, stellt der Masterplan für die einzelnen Regionen des Landes eine Reihenfolge der vordringlichen Projekte auf. Eine Konkretisierung der einzelnen Projekte wird abhängig von den zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten in den jeweiligen Regionen über die jährlich aktualisierten Arbeitsprogramme vorgenommen.

Bei der regionalen Reihung wurden neben den Kriterien der Kategorie „vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ folgende weitere Kriterien zu Grunde gelegt:

1. Entlastungswirkung der Maßnahme für das Netz:

Der Bund hat bereits bei seiner Kategorisierung der Maßnahmen nach den größten Entlastungswirkungen für das gesamte Netz priorisiert. Auch bei einer Reihung innerhalb der einzelnen Kategorien wird grundsätzlich die Wirkung der Maßnahme auf das Gesamtnetz betrachtet.

2. Entlastungswirkung der Maßnahme für die Anwohner:

Darüber hinaus berücksichtigt der Masterplan verstärkt auch die Interessen der Anwohner. Im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Ortsumgehungen sollen innerhalb der vom Bund vorgegebenen Kategorien grundsätzlich nach den zu erwartenden Entlastungspotentialen für die Ortsdurchfahrten abgearbeitet werden.

3. Wirtschaftliche Bedeutung:

Ein weiteres Kriterium für die Priorisierung innerhalb der vom Bund vorgegebenen Kategorien ist die wirtschaftliche Bedeutung eines Projekts. Beispielsweise ist der Bau der B 474 in Datteln und Waltrop Voraussetzung für die von der Landesregierung unterstützte Umsetzung des newPark.

Übersicht: Projekte des "Vordringlichen Bedarfs" ohne Engpassbeseitigung nach Regionen:

Regierungsbezirk Arnsberg:

1. A44 Dortmund – Unna
2. A445 Werl-Hamm
3. A46 Hemer-Menden
4. B7 Bestwig – Nuttlar
5. B1/B55 OU Erwitte
6. B7 Menden - Arnsberg
7. B508/B62 Kreuztal - Erndtebrück

Regierungsbezirk Detmold:

1. B64 OU Herzebrock Clarholz
2. B1 OU Salzkotten
3. B61 Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh
4. B61 Gütersloh – Bielefeld/Ummeln
5. B64 Brakel Hembsen – Höxter einschl. B83
6. B 238 OU Lemgo

Regierungsbezirk Düsseldorf:

1. B51 OU Bergisch Born
2. B220 OU Kleve-Kellen
3. B67 OU Uedem

Regierungsbezirk Köln:

1. A4 Köln-Süd bis Köln-Gremberg
2. A1 Lückenschluss zwischen Adenau und Blankenheim
3. A553 mit neuer Rheinquerung
4. B266 OU Roggendorf
5. B221 OU Scherpenseel
6. B56 OU Swisttal/Miel
7. B 51 OU Meschenich
8. B221 Geilenkirchen – Heinsberg

Regierungsbezirk Münster:

1. B474 OU Datteln
2. B64 OU Warendorf
3. B474 OU Waltrop
4. B64 OU Beelen
5. B67/474 Reken – Dülmen

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht:

Aufgrund der hohen Zahl an Maßnahmen im “Vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung“ und „Vordringlichen Bedarf“ werden Maßnahmen in der Kategorie “Weiterer Bedarf“ mit Planungsrecht jeweils mit den Arbeitsplänen in eine Reihenfolge gebracht. Sie werden angegangen, sofern ausreichend Planungskapazitäten zur Verfügung stehen. Maßnahmen können auch angegangen werden, wenn sie in besonderer räumlicher Nähe oder in besonderem Sachzusammenhang mit einer höher priorisierten Maßnahme stehen.