

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Bamberg, Amling, Hettling, Kretkowski, Haar, Roth, Frau Dr. Hartenstein, Pauli, Ibrügger, Duve und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/2184 —

Berücksichtigung des Bodenschutzes in der Verkehrspolitik

Der Bundesminister für Verkehr – A 30/00.02/1 Va 84 – hat mit Schreiben vom 20. Dezember 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung vorschlagen, um die weitere Versiegelung des Bodens zu begrenzen und die Belastung des Bodens durch Luftschadstoffe erheblich zu verringern?

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans stellt die Bundesregierung sicher, daß nur die Verkehrswege geplant und gebaut werden, für die ein unabweisbares Bedürfnis besteht. Bei der Durchführung der Maßnahmen werden auf allen Ebenen der Planung Belange des Umweltschutzes sowie auch des Bodenschutzes berücksichtigt. Unvermeidbare Eingriffe werden weitestgehend ausgeglichen. Bei schwerwiegenden Eingriffen wird ggf. auch ein Verzicht auf das Projekt erwogen.

Hinsichtlich der Belastung des Bodens durch Luftschadstoffe durch den Straßenverkehr wird auf die weitreichenden Beschlüsse der Bundesregierung zur Einführung des schadstoffarmen Autos und des bleifreien Benzins verwiesen. Auch die Bodenschutzkonzeption, die derzeit noch von der Bundesregierung beraten wird, setzt hier entlastende Akzente. Im übrigen weist die Bundesregierung darauf hin, daß die Bundesverkehrswege nur zu einem sehr geringen Teil an dem Verbrauch des Bodens für Verkehrsflächen beteiligt sind. So nehmen die Bundesfernstraßen nur 0,30 % (befestigte Fläche 0,19 %) der Fläche des Bundesgebietes in Anspruch. Auf ihnen wickelt sich jedoch

die Hälfte des gesamten Straßenverkehrs ab. Auf weitere Beeinflussungen wie z. B. Trenn- und Zerschneidungseffekte wird durch entsprechende Anpassung des Straßenverlaufs und ggf. durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Rücksicht genommen. Bei der Beanspruchung des Bodens sind auch weiterhin die Immissionsbänder der Verkehrswege zu berücksichtigen.

Im internationalen Vergleich zeigt sich, daß in der Bundesrepublik Deutschland die Netzdichte im Verhältnis zur Bestandsdichte an Kraftfahrzeugen gegenüber vergleichbaren Industriestaaten wie Belgien und Japan vergleichsweise niedrig ist.

2. Wird die Bundesregierung investitions- und ordnungspolitische Maßnahmen ergreifen, um den umweltschonenden Eisenbahnverkehr zu bevorzugen?

Die Bundesregierung wird auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn nach Maßgabe des Beschlusses der Bundesregierung vom 23. November 1983 insbesondere durch angemessene erfolgswirksame Bundesleistungen und Investitionshilfen hinwirken und dabei einen verstärkten Einsatz des Eisenbahnverkehrs entsprechend seinen spezifischen Vorteilen im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern anstreben.

Dies zeigt sich insbesondere daran, daß die Investitionshilfen für die Deutsche Bundesbahn gegenüber den Ansätzen der mittelfristigen Finanzplanung z. B. für die Jahre 1980 und 1981 mit je rd. 2,6 Mrd. DM nun ab 1985 jährlich auf 3,4 Mrd. DM erhöht wurden, um die Finanzierung des Streckenausbaus der Deutschen Bundesbahn sicherzustellen.

3. Wenn ja, welche Maßnahmen der Tarif-, Kontingent- und der Abgabenpolitik wird die Bundesregierung ergreifen?

Die Deutsche Bundesbahn (DB) bildet ihre Preise im Personen- und Güterverkehr wie ein Wirtschaftsunternehmen selbständig unter Berücksichtigung ihrer Kosten und des Wettbewerbs (§ 28 BbG i. V. m. § 6 EVO). Der Bundesminister für Verkehr erteilt die vom Gesetz vorgeschriebene Genehmigung, wenn der beantragte Tarif in rechtlicher, insbesondere wettbewerbsrechtlicher Hinsicht unbedenklich ist. In die Tarifbildung des Unternehmens kann nur eingegriffen werden, wenn dies aus Gründen des allgemeinen Wohls (§ 28 a BbG) bzw. zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung [Artikel 14 Verordnung (EWG) Nr. 1191/69] unerlässlich ist. Der Deutschen Bundesbahn entstehende Mindererträge bzw. Belastungen hat der Bund auszugleichen (§ 28 a BbG und Artikel 10 ff. Verordnung (EWG) Nr. 1191/69).

4. Sind Liberalisierungsmaßnahmen im Straßengüterverkehr, insbesondere

- die Einführung eines Sonderkontingents für kleine Fahrzeuge,
- die Ausgabe von weiteren 2 100 Bezirksgenehmigungen für den gewerblichen Straßengüterfernverkehr,
- die Erhöhung der höchstzulässigen Maße und Gewichte der Lastkraftwagen und
- die ständige Erhöhung der bilateralen Fahrtgenehmigungen im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr,

mit den Grundsätzen der Bodenschutzipolitik des Bundes vereinbar; insbesondere wenn berücksichtigt wird, daß der prozentuale Anteil der Nutzfahrzeuge an den Abgasemissionen im gesamten Straßenverkehr

- | | |
|-----------------------|--------------|
| — bei CO | ca. 1 %, |
| — bei CH | ca. 13 %, |
| — bei NO _x | ca. 31 %, |
| — bei SO ₂ | ca. 62 % und |
| — bei Partikeln | ca. 75 % |

beträgt (Drucksache 10/1442)?

Die Einführung eines Sonderkontingents für kleine Fahrzeuge ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Ausgabe von zusätzlichen Genehmigungen für den Bezirksgüterfernverkehr dient dazu, dem erheblichen Anwachsen des nichtkontingentierten, genehmigungs- und tariffreien Werkfernverkehrs zu begegnen. Während der gewerbliche Straßengüterfernverkehr von 1973 bis 1983 von 120,9 Mio. t auf 141,8 Mio. t angestiegen ist, stieg im gleichen Zeitraum der Werkfernverkehr von 63,2 Mio. t auf 107,7 Mio. t. Dieser überproportionale Anstieg des Werkfernverkehrs könnte, sofern er sich ungebremst fortsetzt, auf lange Sicht dazu führen, daß die für den gewerblichen Güterfernverkehr bestehende Kontingentierung nicht mehr effizient und damit auch rechtlich nicht mehr haltbar wäre.

Dementsprechend dient die Ausgabe der zusätzlichen Genehmigungen für den Bezirksgüterfernverkehr, die insbesondere solche Unternehmer erhalten sollen, die in der Lage sind, bisherigen Werkfernverkehr als gewerblichen Güterkraftverkehr zu übernehmen, der Absicherung der Kontingentierung. Daneben werden allerdings noch einige weitere Ziele verfolgt, wie z. B. die Verbesserung der Verkehrsbedienung in Regionen, in denen es zum gewerblichen Straßengüterfernverkehr keine Alternativen gibt und die Förderung des Mittelstandes durch bevorzugte Vergabe von Genehmigungen an Kleinunternehmer und an solche Unternehmer, die bisher keine Güterfernverkehrsgenehmigung besitzen.

Aus Gründen des Umwelt- und Bodenschutzes ist in diesem Zusammenhang auch zu beachten, daß die Auslastung der Fahrzeuge des Werkfernverkehrs (Lastfahrtenanteil, Gewichtsauslastung) unterhalb von 40 % anzusetzen ist. Demgegenüber steht eine mittlere Auslastung von etwa 60 % im gewerblichen Straßengüterfernverkehr.

Ein freier Handel und die zunehmende internationale Verflechtung erfordern auch Kapazitätsanpassungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr.

Im übrigen unterstützt die Bundesregierung die Bemühungen der Eisenbahnen, ihren grenzüberschreitenden Güterverkehr durch Verkürzung der Grenzabfertigungszeiten, z. B. durch den Einsatz von GONG-Zügen (Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt) zu verbessern.

Die im Rahmen der EG vorgesehene Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts von Fahrzeugen führt zu einer Erhöhung der Nutzlast, aber auch zu etwas größeren Schadstoffemissionen; andererseits brauchen zum Transport der gleichen Nutzlast weniger Fahrzeuge eingesetzt zu werden, so daß sich die gesamte Umweltbelastung durch Nutzfahrzeuge kaum vergrößern wird.

5. Wird die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen bei all den Gebieten, die inzwischen nahezu gleichwertig gute Erreichbarkeitsverhältnisse aufweisen, eine weitere Kürzung der Ausbauziele vorsehen?

Die Verbesserung der Erreichbarkeit wird bei der im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung durch Ansatz alternativ nutzbarer Zeiteinsparungen berücksichtigt. Die Verbesserung der Erreichbarkeit ist jedoch nur eine von insgesamt sechs Nutzenkomponenten der gesamtwirtschaftlichen Bewertung. Darüber hinaus sind in die Entscheidung über die Aufnahme von Projekten in den fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplan bzw. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen noch weitere Kriterien, wie z. B. die Standortverbesserung strukturschwacher und peripherer Gebiete einzubeziehen. Das Vorliegen gleichwertig guter Erreichbarkeitsverhältnisse wäre daher allein keine ausreichende Beurteilungsgrundlage für eine Investitionsentscheidung, auch nicht für eine Kürzung der Ausbauziele des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Im übrigen wird angestrebt, strengere Maßstäbe des Umwelt- und Naturschutzes beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes anzulegen.

6. Ist die Bundesregierung statt dessen bereit, den Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn bevorzugt zu fördern?
7. Wenn ja, ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die im Finanzplan des Bundes 1985 bis 1988 vorgesehenen Investitionszuschüsse des Bundes an die Deutsche Bundesbahn aus Kapitel 12 20 in Höhe von gleichbleibend 3,4 Mrd. DM ausreichen, um den bevorzugten Ausbau des Schienennetzes durchführen zu können?

Die Bundesregierung hat mit den Leitlinien vom 23. November 1983 und mit ihren Beschlüssen vom 3. Juli 1984 zum Haushaltsentwurf 1985 und zur Finanzplanung 1986 bis 1988 die besondere Förderung der Deutschen Bundesbahn eingeleitet.

Die Anhebung der Investitionszuschüsse des Bundes an die Deutsche Bundesbahn aus Kapitel 12 20 auf 3,4 Mrd. DM pro Jahr

gegenüber den bisherigen Ansätzen im Finanzplanungszeitraum 1985 bis 1988 bedeutet eine Verstärkung um 500 Mio. DM in 1985, 600 Mio. DM in 1986 und 800 Mio. DM in 1987. Die Investitionszuschüsse in Höhe von 3,4 Mrd. DM entfallen mit 2 Mrd. DM auf den Streckenausbau und mit 1,4 Mrd. DM auf die allgemeinen Investitionen. Mit diesen neuen Förderungsbeträgen werden die Investitionsansätze früherer mittelfristiger Finanzplanungen deutlich überschritten.

Damit gewährleistet die Bundesregierung im Finanzplanungszeitraum die Finanzierung der Neu- und Ausbaustrecken. Mit dem Betrag von 1,4 Mrd. DM als Bundesleistung zur allgemeinen Investitionsfinanzierung ermöglicht die Bundesregierung auch die dringend notwendigen Investitionsmaßnahmen zur Rationalisierung und Modernisierung der Bahnanlagen.

Damit sind die finanziellen Rahmenbedingungen insbesondere für die

- Inbetriebnahme der beiden im Bau befindlichen Neubaus Strecken (426 km) in Teilstrecken,
- Fertigstellung von rd. 1 000 km Ausbaustrecken

gegeben.

8. Welche organisatorischen und investiven Maßnahmen wird die Bundesregierung zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrskapazitäten ergreifen?

Die Ausschöpfung organisatorischer und technischer Möglichkeiten zur Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur gehört zu den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung.

Neben der bei Neu- und Ausbauplanungen generell vorzunehmenden Prüfung, ob und ggf. wie Möglichkeiten zur besseren Nutzung vorhandener Kapazitäten in den Planungsprozeß miteinbezogen werden können, werden auch spezielle Problembereiche – z. B. Parallellagen von Straßen und S-Bahnen – gesondert untersucht und die Ergebnisse in die Entscheidungsfindung einbezogen.

Weiterhin finanziert die Bundesregierung die Entwicklung und den Bau von Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung, die vor allem auf den mit hohen Verkehrsmengen belasteten Autobahnen zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten beitragen. Darüber hinaus dienen solche Anlagen auch dazu, Unfälle zu verhindern, Energie einzusparen und dadurch die Abgasbelastung zu reduzieren. Weiterführende Forschungsarbeiten auf diesem Gebiet, insbesondere im Zusammenhang mit verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen im kommunalen Bereich, werden von der Bundesregierung durch Forschungsmittel unterstützt.

9. Ist die Bundesregierung bereit, den kombinierten Verkehr Schiene/Straße weiterhin zu fördern?
10. Wenn ja, ist sie bereit, Kapazitätsengpässe des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße durch die kontinuierliche Bereitstellung von Investitionsmitteln des Bundes zu beseitigen?

Die Bundesregierung mißt dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße einen hohen verkehrspolitischen Stellenwert zu und ist bereit, ihn auch weiterhin mit folgenden Maßnahmen zu fördern:

- Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer,
- höhere Gesamtgewichte beim Vor- und Nachlauf,
- Befreiung vom Ferienwochenend-Fahrverbot und künftig auch vom Samstagsfahrverbot,
- Kontingentsfreiheit im internationalen kombinierten Verkehr,
- Investitionszuschüsse an die Deutsche Bundesbahn, die es ihr erleichtern, wirtschaftliche Investitionen für den kombinierten Verkehr zu tätigen. Dabei kommt dem Ausbau der Umschlagbahnhöfe besondere Bedeutung zu, damit Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des kombinierten Verkehrs verbessert werden,
- Ermunterung des privaten Transportgewerbes, sich künftig an der Investitionsfinanzierung (Umschlagbahnhöfe, Waggonen) zu beteiligen und dadurch die Bundesbahn zu entlasten.

11. Ist die Bundesregierung bereit, durch eine verstärkte Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs zu einer Reduzierung des Verkehrsflächenbedarfs im städtischen Umland beizutragen?

Die Bundesregierung unterstreicht die Notwendigkeit einer wirksamen Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs u. a. durch Gewährung von Finanzhilfen an die Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Sie wird auch in Zukunft ihren angemessenen Beitrag für den öffentlichen Personennahverkehr leisten. Die für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel steigen entsprechend dem Mineralölsteueraufkommen voraussichtlich wie folgt:

1984:	1 279 Mio. DM,
1985:	1 330 Mio. DM,
1986:	1 336 Mio. DM,
1987:	1 355 Mio. DM,
1988:	1 371 Mio. DM.

12. Wenn ja, wird die Bundesregierung eine Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes insbesondere mit dem Ziel, den Aufteilungsschlüssel zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und kommunalen Straßenbau zugunsten des ÖPNV zu verändern, anstreben?

Eine Änderung des Aufteilungsschlüssels für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßen-

baus ist nicht beabsichtigt. Die Länder können nach geltendem Recht 15 % der Mittel für Vorhaben des kommunalen Straßenbaus zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs umschichten. Hiervon haben bisher die Länder Berlin, Hessen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen Gebrauch gemacht.

13. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um den Verkehrsflächenbedarf im Stadt- und Nahverkehr zu begrenzen?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß durch den Ausbau attraktiver Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs eine Begrenzung des Verkehrsflächenbedarfs im Stadt- und Nahverkehr erzielt werden kann. Eine sinnvolle Gestaltung des Stadt- und Nahverkehrs unter Einbeziehung der Gesichtspunkte des Verkehrsflächenbedarfs ist jedoch in erster Linie Aufgabe der kommunalen Gebietskörperschaften und der Bundesländer. Der Bund unterstützt sie jedoch im Rahmen seiner Möglichkeiten, u. a. durch die Gewährung von Finanzhilfen nach dem GVFG und durch die Leistungen der Deutschen Bundesbahn im Personennahverkehr.

14. Ist die Bundesregierung bereit, die Wohnqualität in den Städten zu erhöhen, und mit welchen Maßnahmen will sie dies realisieren?

Im Rahmen ihrer Kompetenzen betrachtet die Bundesregierung die Verbesserung der Wohnqualität in den Städten als eine vordringliche Aufgabe. Die Wohnqualität kann vielfältig beeinträchtigt sein. Mit Bezug auf die Frage sind vor allem die Lärm- und Abgasemissionen des motorisierten Verkehrs und die Gefährdung der Sicherheit durch zu hohe Geschwindigkeiten zu nennen. Neben den Bemühungen, die Emissionen an der Quelle durch Entwicklung und Verbreitung emissionsarmer Kraftfahrzeuge zu vermindern, strebt die Bundesregierung eine Verbesserung der Wohnqualität durch städtebauliche Maßnahmen und durch städtebaulich orientierte straßenverkehrsrechtliche Regelungen an.

Die von der Bundesregierung geförderten Stadterneuerungsmaßnahmen sehen vor allem in mittleren und kleineren Städten häufig eine Umgestaltung des Ortskerns vor, bei der die Herausnahme störenden Verkehrs ein wesentlicher Bestandteil ist. Die Bemühungen der Gemeinden, die Ortskerne damit in ihrer Wohnqualität aufzuwerten, werden von der Bundesregierung nachdrücklich unterstützt.

Verbesserung der Wohnqualität in städtischen Wohngebieten ohne größere Struktureingriffe ist das vorrangige Ziel von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. § 45 StVO ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden im Einvernehmen mit der Gemeinde u. a. die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen sowie die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unter-

stützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Ferner können die Behörden die höchstzulässige Innerortsgeschwindigkeit in bestimmten Straßen bzw. Zonen beschränken, etwa auf Tempo 30.

Die Bundesregierung fördert im übrigen ein Modell- und Versuchsprogramm zur flächenhaften Verkehrsberuhigung in sechs Städten mit dem Ziel, auf ganze Stadtviertel ausgedehnte verkehrsberuhigende Maßnahmen auf ihre Eignung zur Verbesserung von Wohn- und Umweltqualität sowie Verkehrssicherheit praktisch zu prüfen. Erste Ergebnisse sind ermutigend.

Durch begleitende Forschung werden auch die Auswirkungen der flächenhaften Verkehrsberuhigung u. a. auf Änderungen der Nutzung des Straßenraums und der Verkehrsströme sowie auf die Entwicklung der Bodenpreise und das Investitionsverhalten von Grundeigentümern im beruhigten Gebiet überprüft.

Zur Verbesserung der Wohnqualität in Städten und Gemeinden trägt auch der städtebaulich angepaßte und umweltschonende Entwurf von Stadtstraßen bei. Die Bundesregierung hat deshalb die „Erarbeitung neuer Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE) unterstützt, die eine stärkere Anpassung an vorhandene Baustrukturen und Straßengestaltungen zulassen und somit auch zu verminderten Geschwindigkeiten führen. Der Allgemeine Ausschuß der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister (Senatoren) der Länder (ARGEBAU) hat die EAE als geeignete Planungshilfe für die Gemeinden bezeichnet. Mit ihrer Einführung ist 1985 zu rechnen.

15. Beabsichtigt die Bundesregierung eine generelle Überprüfung des Ausbaustandards von Bundes- und Gemeindestraßen?

Für die Bemessung und Gestaltung der Straßen sind Entwurfsrichtlinien maßgebend, die in Fachausschüssen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet und vom Bundesminister für Verkehr für die Bundesfernstraßen verbindlich eingeführt werden. Bei diesem Prozeß ist der Bundesminister für Verkehr ständig bemüht, die Anforderungen an Verkehrssicherheit und Verkehrsfluß mit der Forderung, möglichst wenig Bodenfläche in Anspruch zu nehmen und die Landschaft zu schonen, in Einklang zu bringen.

Bereits in den vergangenen Jahren wurden die Entwurfsrichtlinien in diesem Sinne überarbeitet. Der Regelquerschnitt für Autobahnen ist schon 1972 in seiner befestigten Breite und in der Kronenbreite reduziert worden (RQ 29). Außerdem gibt es seither einen zweiten Autobahn-Regelquerschnitt mit abgesenktem Standard (RQ 26), der heute auf Neubaustrecken überwiegend angewandt wird. Für Bundesstraßen mit zwei Fahrstreifen sind seit 1982 drei Regelquerschnitte eingeführt, deren Breiten gegenüber den früheren Lösungen um 1,00 und 0,50 m vermindert werden konnten.

Der Bundesminister für Verkehr hat wiederholt darauf hingewiesen, daß die Entwurfsrichtlinien nicht starr, sondern unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse flexibel zu handhaben sind. Er hat beispielsweise in besonders schützenswerter Landschaft unter bestimmten Bedingungen einen Autobahn-Sonderquerschnitt ohne Standstreifen mit 22 oder 23 m Kronenbreite zugelassen. Bei der Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht seit dem Frühjahr 1984 eine Projektgruppe die Einsatzmöglichkeiten sogenannter Zwischenquerschnitte, die mit ihrem Flächenbedarf zwischen der normalen Straße mit zwei Fahrstreifen und der Autobahn mit zwei getrennten Richtungsfahrbahnen liegen. Hierzu gehören Vorschläge für einbahnige Querschnitte mit zwei überbreiten Fahrstreifen oder mit drei Fahrstreifen, bei denen der mittlere abschnittsweise im Wechsel einer der beiden Fahrtrichtungen zugeteilt wird. Entscheidend ist, daß Einsparungen an befestigter Fläche nicht durch Einbußen an Verkehrssicherheit erkaufte werden. Die Projektgruppe wird zum Jahresende einen Zwischenbericht vorlegen.

Die Entwurfsrichtlinien gelten auch für Innerortsstraßen. Der Bundesminister für Verkehr setzt sich hier gleichfalls für ausgewogene Lösungen ein, die mit möglichst wenig befestigter Verkehrsfläche auskommen, außerverkehrliche Belange angemessen berücksichtigen und sich schonend in das Ortsbild einfügen. Er ist aber nur für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen in Gemeinden mit nicht mehr als 80 000 Einwohnern zuständig. Die weitaus meisten Innerortsstraßen befinden sich in der Baulast der Gemeinden.

Die Bundesregierung ist gleichwohl bestrebt, auch für die innerörtlichen Straßen der Gemeinden Empfehlungen zu geben, die den jeweiligen Stand und die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und der Bundesminister für Verkehr haben kürzlich bei der Entwicklung der EAE zusammengewirkt. Diese Empfehlungen weisen nachdrücklich auf die gebotene Abwägung zwischen verkehrlichen und städtebaulichen Belangen hin; so läßt sich erreichen, daß bei Gestaltungsmaßnahmen einerseits ausreichende, sicher zu befahrende Verkehrsflächen entstehen, andererseits jedoch genügende und – soweit möglich – begrünte Frei- und Begleitflächen erhalten bleiben oder geschaffen werden.

