

728-2
Luis (2^e)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

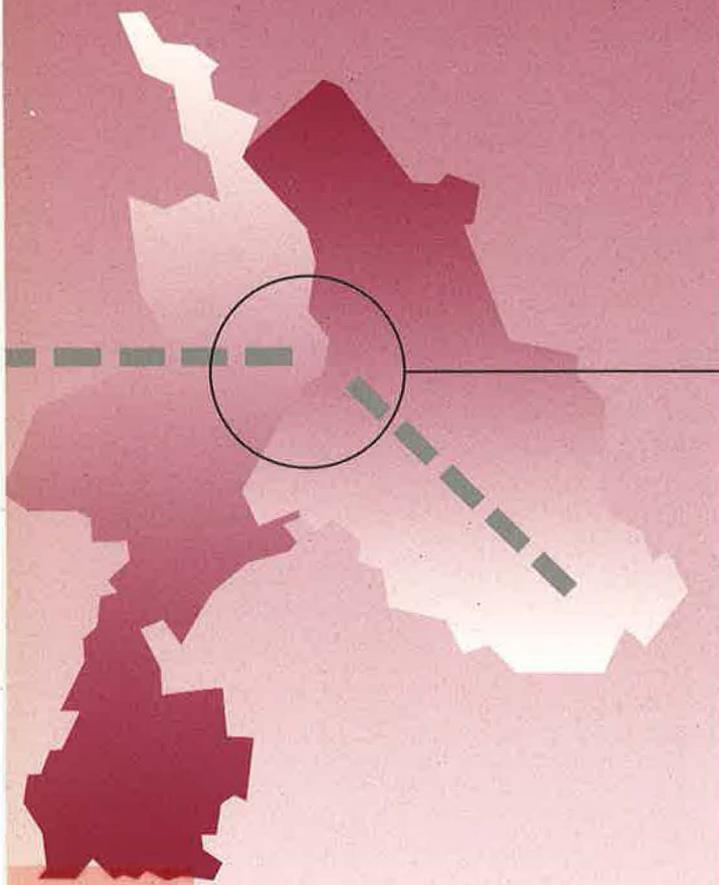
Directie Limburg



STARTNOTIZ

Autobahn A74

Trassenstudie-UVP



P 728- 02

STARTNOTIZ

Autobahn A74

Trassenstudie-UVP

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINFÜHRUNG.....	3
1.1	Allgemeines.....	3
1.2	Hintergrund, Zweck und Ort der Startnotiz.....	3
2	PROBLEMSTELLUNG UND ZWECK.....	6
2.1	Erreichbarkeit.....	6
2.2	Dauerhaftigkeit.....	7
2.3	Problemstellung.....	8
2.4	Zweck.....	9
3	STUDIENGEBIET, HEUTIGE SITUATION.....	10
3.1	Begrenzung.....	10
3.2	Beschreibung der Verkehrssituation.....	10
3.3	Wirtschaftliche Entwicklung.....	11
3.4	Natur und Landschaft.....	11
3.5	Umwelt.....	12
3.6	Raumordnung.....	13
4	ZU STUDIERENDE ALTERNATIVEN.....	14
4.1	Null-Alternative.....	14
4.2	Autobahn-Alternativen.....	14
4.3	Umweltfreundlichste Alternative.....	15
5	ZU UNTERSUCHENDE AUSWIRKUNGEN.....	16
5.1	Verkehr.....	16
5.2	Boden und Geomorphologie.....	16
5.3	Gewässer und Grundwasser.....	16
5.4	Wohnklima: Luft, Lärm, Barrierenwirkung, Sicherheit.....	16
5.5	Natur und Landschaft.....	16
5.6	Wirtschaft.....	17
5.7	Raumordnung.....	17
5.8	Vergleich der Alternativen.....	17
6	VERFAHREN UND BESCHLÜSSE.....	18
6.1	Verfahren.....	18
6.2	Bereits gefaßte und noch zu fassende Beschlüsse.....	20
Anlage 1	Erklärung der verwendeten Begriffe.....	21
Anlage 2	Abstimmung des deutschen und des niederländischen Verfahrens.....	22
Anlage 3	Struktur Hauptwegennetz Niederlande.....	24
Anlage 4	Karte-Anlage	

1 EINFÜHRUNG

1.1 Allgemeines

Vor Ihnen liegt jetzt die Startnotiz - die schriftliche Mitteilung des Hauptingenieur-Direktors der Rijkswaterstaat in der Direktion Limburg an den Minister für den Verkehr und das Wasserwesen über das Vorhaben, kurzfristig eine Studie zur Prüfung der Trassen und der Umweltverträglichkeit für die Schaffung einer Anbindung des niederländischen Autobahnnetzes (A 67 / A 73, AB-Kreuz Zaarderheiken) und der deutschen BAB 61 nahe Venlo in Angriff zu nehmen. Hierbei handelt es sich um eine Studie, in der die Trassenstudie mit der Umweltverträglichkeitsprüfung zu einem integrierten Ganzen zusammengefaßt werden sollen.

Im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und den Transport (SVV II, Teil e) und im Mehrjahresplan für die Infrastruktur und den Transport 1995 - 1999 ist dargelegt worden, daß eine Studie der Notwendigkeit und des Standortes einer Anbindung des niederländischen Hauptverkehrswegenetzes an die deutsche BAB 61 bei Venlo durchgeführt werden kann. Das Strukturschema für den Verkehr und Transport gibt indikativ an, was an Ausbau des Hauptverkehrswegenetzes höchstens möglich ist (siehe Anlage 3).

Diese mögliche Anbindung würde, was den niederländischen Teil betrifft, auf dem Gebiet der Stadt Venlo und/oder der Gemeinde Tegelen zu realisieren sein. In Deutschland liegen die betreffenden Abschnitte der Anbindung im Bereich der Stadt Nettetal. Darüber hinaus gibt es noch eine Möglichkeit, bei der die Trasse vollständig auf deutschem Gebiet liegen würde.

Die Anbindung hat in den Niederlanden den Status einer Hinterlandverbindung. Zur Zeit fehlt die betreffende Anbindung auf diesem Niveau.

Da es sich hier um eine Verbindung handelt, die sowohl auf niederländischem als auch auf deutschem Gebiet angelegt werden kann, wird auch für das deutsche Hoheitsgebiet eine Trasse (Linie) festzustellen sein. Eine solche Feststellung ist in Deutschland bereits vorgesehen. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Verbindung als Autobahn mit zwei Bahnen aufgenommen. Dieser Plan hat den Status eines Gesetzes. Für das weitere Verfahren zur Feststellung der Linienführung ist dieser niedergelegte Bedarf damit verbindlich.

Die Studie wird von den niederländischen und deutschen Behörden gemeinsam durchgeführt. Für den niederländischen Teil der Studie ist der Hauptingenieur-Direktor der Direktion Limburg der Rijkswaterstaat der Initiator. Die Anschrift des Initiators ist:

*Rijkswaterstaat, Direktion Limburg
Postbus 25
NL - 6200 MA Maastricht.*

Für die durchzuführende Trassen-/Umweltverträglichkeitsprüfung stellt die Startnotiz den ersten Schritt dar. Diese Startnotiz darf für jedermann in den Niederlanden und in Deutschland Anlaß sein, seine Anmerkungen bei der zuständigen niederländischen Behörde vorzubringen. Die für die Entscheidung über die Anbindung zwischen dem niederländischen und dem deutschen Hauptverkehrswegenetz zuständige Behörde sind - für den niederländischen Streckenabschnitt - der niederländische Minister für den Verkehr und das Wasserwesen und der niederländische Minister für Wohnungsbau, Raumordnung und Umwelt. Das in den Niederlanden zu beschreitende Verfahren gründet sich auf das "Tracéwet"-Gesetz und das niederländische Umweltschutzgesetz ("Wet Milieubeheer"). Für den deutschen Abschnitt ist der Bundesminister für Verkehr zuständig. Die Startnotiz beschränkt sich in prozeduraler Hinsicht auf die niederländische Situation. Im deutschen Verfahren ist eine Startnotiz als formelles Dokument nicht vorgesehen.

Schriftliche Reaktion im Anschluß an diese Startnotiz können innerhalb der in der Bekanntgabe der Vorlage dieser Startnotiz zur Einsichtnahme genannten Frist an den "Directeur-generaal van de Rijkswaterstaat" geschickt werden. Diese Stelle ist dafür ausgewiesen worden, in dieser Phase des Verfahrens als Vermittler für den Minister tätig zu sein. Die betreffende Anschrift lautet:

*Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
NL - 2500 EX Den Haag
unter Angabe von "MER / A 74".*

Damit jedem ein Einblick in den Inhalt der Startnotiz sowie in das weitere Verfahren gewährt werden kann, werden Informationsveranstaltungen abgehalten. Der Veranstaltungsort und -zeitpunkt werden in der Bekanntmachung angezeigt, in der das Erscheinen der Startnotiz veröffentlicht wird. Die schriftlichen Anmerkungen und Anregungen werden, soweit sie relevant sind, in den vom Minister für den Verkehr und das Wasserwesen und vom Minister für den Wohnungsbau, die Raumordnung und die Umwelt festzulegenden Leitlinien für die durchzuführende Studie verarbeitet. Außer den in den Niederlanden festzulegenden Leitlinien wird die Studie auch den Anforderungen entsprechen müssen, die von deutscher Seite an sie gestellt werden.

1.2 Hintergrund, Zweck und Ort der Startnotiz

Erreichbarkeit der Wirtschaftsschwerpunkte

Bei dem im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport sowie in der Vierten Raumordnungsnote Extra formulierten politischen Kurs wird der Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren und der Wohn- und Lebensqualität in den Niederlanden große Bedeutung beigemessen.

Dabei bedeutet die Erreichbarkeit, daß die wichtigen Wirtschafts- und Verwaltungszentren in den Niederlanden auf adäquate Weise miteinander verbunden sein müssen. Eine moderne, dauerhafte Wirtschaft ist ohne eine gute Infrastruktur nicht denkbar. Diese Infrastruktur ist für die Transport- und Vertriebsfunktion der Niederlande von Bedeutung. In diesem Rahmen dient Venlo als Drehscheibe zwischen den Mainports Schiphol und Rotterdam und dem deutschen Hinterland. Die Politik auf dem Gebiet der Erreichbarkeit beinhaltet, daß unter anderem auch geprüft werden kann, ob die südöstlich gerichtete Hinterlandverbindung bei Venlo vervollständigt werden muß.

Die Vierte Raumordnungsnote (Extra) weist den Ballungsraum von Venlo und Tegelen als Gütervertriebszentrum aus. Um diese Funktion ausüben zu können, ist es von Bedeutung, daß gute internationale Verbindungen vorhanden sind.

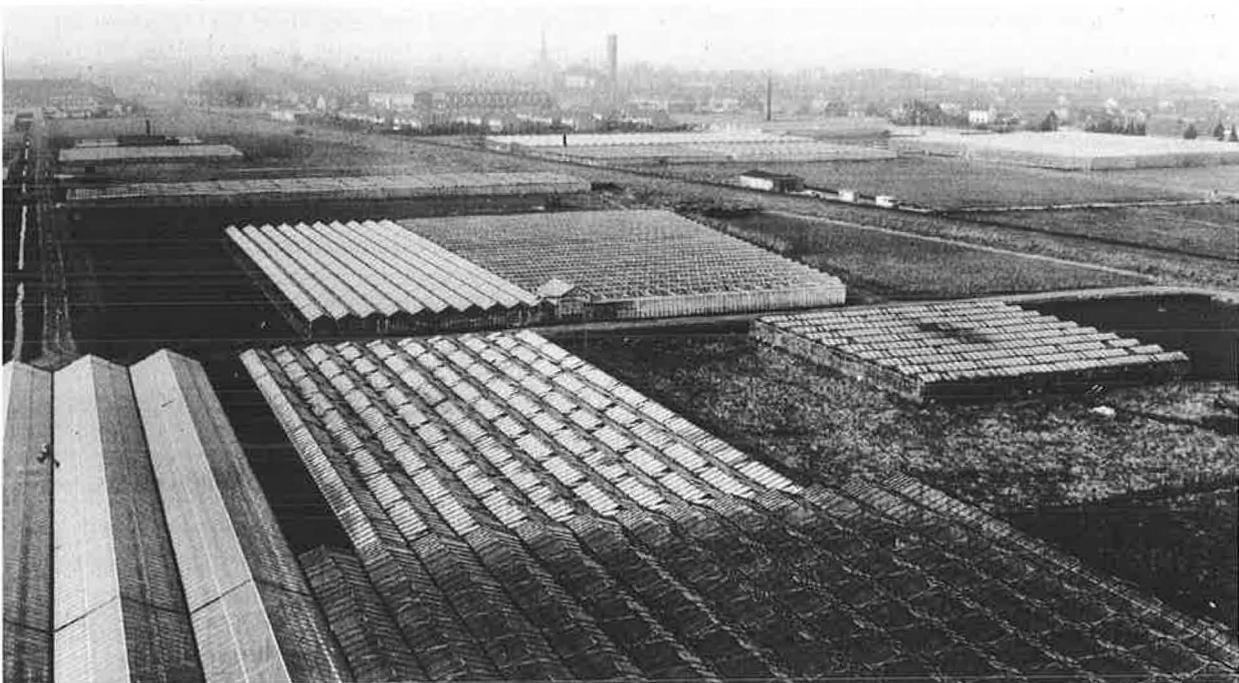
Wohn- und Lebensklima in Venlo und Tegelen

Im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport wird außerdem der Wohn- und Lebensqualität große Bedeutung beigemessen. In der heutigen Situation wird der internationale Güter- und Personenverkehr über die für diese Belastung ungeeigneten Ortsstraßen Venlos und Tegelens abgewickelt. Dieser Umstand führt zu Belästigungen in den Ortschaften, beeinträchtigt die Wohn- und Lebensqualität und wirkt sich auf die Verkehrssicherheit sowie die Lärmbelastigung im Besonderen negativ aus.

Diese politischen Kursvorgaben werden für die Verbindung zwischen dem niederländischen und dem deutschen Hauptverkehrswegenetz in einer Studie zur Prüfung der Trassen und der Umweltverträglichkeit ausgearbeitet. Die Ergebnisse werden in der Streckenote/

Umweltverträglichkeitsstudie festgelegt. Die Note wird eine breite Grundlage erhalten - sowohl dort, wo es um die Problemstellung als auch, wo es um die zu berücksichtigenden Alternativen und das Studiengebiet geht. Die Note wird sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden als Unterlage bei der Beschlußfassung eingesetzt.

Zur Vorbereitung der Entscheidung des niederländischen Ministers für den Verkehr und das Wasserwesen, des Ministers für Wohnungsbau, Umwelt und Raumordnung und des Bundesministers für Verkehr über die zu realisierende Alternative wird eine integrierte Studie zur Prüfung der Trassen und der Umweltverträglichkeit durchgeführt. Der Bau eines Teiles des Hauptverkehrswegenetzes hat über jene Trasse zu erfolgen, die auf der Grundlage des "Tracéwet"-Gesetzesverfahrens festgelegt worden ist. Auf Grund des niederländischen Umweltschutzgesetzes ("Wet Milieubeheer") und des auf dieses Gesetz gründenden Beschlusses über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Bestimmung einer solchen Trasse obligatorisch. Die Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie, in der die Ergebnisse der Studie dargestellt sind, enthält die für den Abwägungsprozeß benötigten Daten. In der Studie wird eine Bestandsaufnahme der im Studiengebiet auftretenden Probleme erstellt, wobei diese Probleme außerdem analysiert werden. Es wird darin die Frage behandelt, ob die Kapazität und die Qualität des Fortbewegungsbedarfs im Studiengebiet durch eine Anpassung oder durch Erweiterung der Infrastruktur zu lösen ist. Dabei werden außer den Trassenalternativen auch einbezogen: eine Null-Alternative (Erhalt der jetzigen Situation) und eine umweltfreundlichste Alternative. Für die einzelnen Varianten werden die Auswirkungen auf die Mobilität im überörtlichen Maßstab angegeben.



Korridor 3-5. Broekveld Tegelen Verkehrsknotenpunkt A74/A73.

In der Notiz wird eine große Anzahl von Aspekte behandelt. So wird das Volumen des künftigen Verkehrs und Transports auf der Grundlage einer Prognose des Transportbedarfs und der Kapazität der Abwicklung der Transportnetze geschätzt. Bei der Beschreibung von Vor- und Nachteilen von Anpassungen an die bereits vorhandene sowie an neue Infrastruktur wird man sich dem Bedarf an Kapazität und Qualität aller Transportnetze im Studiengebiet sowie den Auswirkungen auf ebendiese Kapazität widmen. Darüber hinaus werden die Folgen für die Verkehrssicherheit, die finanzwirtschaftlichen Folgen, die Auswirkungen auf die sozialwirtschaftliche, kulturelle und raumordnerische Entwicklung im Siedlungs- wie im Agrargebiet, auf die Auswirkungen auf das Wohn- und Lebensklima, den Fremdenverkehr und die Erholung, auf die Agrarwirtschaft, die Landschaft, (kultur-)historisch wertvolle Bebauung, archäologische Werte und die natürliche Umwelt berücksichtigt.

Während der Studie wird man sich mit örtlichen und regionalen Behörden beraten. Nach der Fertigstellung der Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie wird der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen die Note mit der Bitte um eine Reaktion dem Sekretariat des Beratungsgremium für die Verkehrs-Infrastruktur (1) zusenden, der die Note durch die Vermittlung der betreffenden Behörden zur Einsichtnahme auslegt. Während dieser Frist kann jeder sich mit seiner Reaktion beteiligen und können auch gesetzliche Berater (2) dem Minister ihre Empfehlung vorlegen. Der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen sendet die Note den Vorsitzenden der beiden Kammern der Generalstaaten, des niederländischen Parlaments, zur Information mit der Bitte zu, diese in der Urkundsabteilung den Mitgliedern der Kammern zur Einsichtnahme auszulegen. In dieser Phase wird in Deutschland das Linienbestimmungsverfahren durchgeführt.

Das "Overlegorgaan Infrastructuur" (beratendes Gremium für die Infrastruktur, OVI) selbst legt nach einer Erörterung der Möglichkeiten, Beschwerden, Wünsche und Anregungen eine Rückmeldung der innerhalb des Gremiums bestehenden Ansichten und Empfindungen aus der Gesellschaft vor und sendet diese zusammen mit einer Übersicht der eingetroffenen Reaktionen dem Minister für den Verkehr und das Wasserwesen zu. Die Kommission für die Umweltverträglichkeitsprüfung sorgt für die Prüfung des Inhalts der Umweltverträglichkeitsstudie an Hand der Leitlinien und gibt sein Urteil darüber ab, ob die Studie den Anforderungen entspricht. Der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen trifft anschließend zusammen mit dem Minister für den Wohnungsbau, die Raumordnung und die Umwelt eine Entscheidung über die Notwendigkeit der Anbindung und, falls diese Notwendigkeit gegeben sein sollte, über die zu bevorzugende Trasse. Diese Vorzugstrasse wird anschließend zu einem Entwurf des Trassenbeschlusses im Maßstab 1 : 2.500 erarbeitet. Der Entwurf des Trassenbeschlusses ist die Grundlage, auf der der endgültige Trassenbeschluss erarbeitet wird. Den beiden Kammern des niederländischen Parlamentes sowie denjenigen, die eine

Reaktion eingereicht haben, wird die Entscheidung mitgeteilt, wobei auch die betreffenden Unterlagen zugeschickt werden.

Die deutschen Gesetze auf dem Gebiet der Prüfung der Umweltverträglichkeit schreiben vor, daß diese in einem frühen Stadium grundlegend untersucht, beschrieben und bewertet wird. Das Ergebnis dieser Bewertung ist von einem frühestmöglichen Stadium an in alle formalen Beschlüsse über die Zulässigkeit des möglichen Eingriffs einzubeziehen. Dies bedeutet, daß auch für das deutsche Gebiet ähnlich wie für das niederländische Untersuchungen und Analysen der heutigen Situation und der Umweltverträglichkeit durchzuführen sein werden. Das deutsche Verfahren selbst besteht laut Bundesfernstraßengesetz aus zwei Phasen:

- 1 der Bestimmung der Linie durch den Bundesminister für Verkehr,
- 2 der Planfeststellung, bei der die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Interessen im Rahmen der Abwägung einzubeziehen sind.

In beide Phasen werden die Aspekte der Umweltverträglichkeit einbezogen.

Eine umfassende Übersicht der niederländischen Trassen-/Umweltverträglichkeitsprüfung und des deutschen Verfahrens wird in Kapitel 6 und in Anlage 3 vorgelegt.

¹ Das "Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur" (OVI) ist eines der Beratungsgremien, die dem Minister für den Verkehr und das Wasserwesen beraterisch zur Seite stehen. Darüber hinaus kann das Sekretariat der Beratungsgremien für die Beteiligungsrunde eingesetzt werden.

² Die gesetzlichen Berater sind die "Regionale Inspectie van de Volksgezondheid en de Milieuhygiëne" (Regionale Inspektion für die Volksgesundheit und den Umweltschutz) in der Provinz Limburg und der Direktor für Agrarwirtschaft, Natur und die Fischerei - Region Süd.

2 PROBLEMSTELLUNG UND ZWECK

Bereits seit dem Beginn der Achtziger Jahre werden regelmäßig politische und gesellschaftliche Signale über die Bedeutung einer Anbindung der BAB 61 an das niederländische Hauptverkehrsnetz bei Venlo abgegeben. Im Jahre 1982 hat der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen bei der Festlegung der Trasse für die A 73 Boxmeer - Venlo eine Studie nach der fehlenden Verbindung in Aussicht gestellt. Im Jahre 1985 wurde ein Votum des Mitgliedes der Zweiten Kammer Rienks, in dem die Verbindung beantragt wurde, von dieser Kammer angenommen. Auch bei der Behandlung des im Jahre 1992 zurückgezogenen Trassenbeschlusses für die A 73 Venlo - Maasbracht durch die Zweite Kammer im Jahre 1986 wurde dieser Punkt - jetzt jedoch in der Ständigen Kommission für den Verkehr und das Wasserwesen - erneut zur Diskussion gestellt. Im Jahre 1987 hat der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen das Verfahren für die Verbindung zwischen der A 73 und der BAB 61 im Tegelener Korridor in die Wege leiten wollen. Gegen das Vorgehen wurden jedoch damals Beschwerden eingebracht. Dies hat ein Eilverfahren nach sich gezogen, das bis zum Gerichtshof geführt worden ist. Die Verfügung, die im Jahre 1989 aus diesem Verfahren hervorging, bedeutete, daß es dem Staat untersagt wurde, das Verfahren für die Verbindung einzuleiten, bevor sie in das Strukturschema für den Verkehr und Transport aufgenommen worden wäre.

Aus diesen Handlungen geht hervor, daß man immer den Zusammenhang der A 73 und der A 74 hervorgehoben hat. Bei der Inangriffnahme der neuen Trassenstudie für die A 73-Süd wurde festgelegt, daß das Verfahren für die A 74 erst in Angriff genommen werden kann, nachdem den Beschluß über die A 73-Süd gefaßt worden ist. Der



Korridor 1-5, Anfang BAB-61 nahe Leuth.

Minister für den Verkehr und das Wasserwesen hat den Vorsitzenden der Zweiten Kammer durch seinen Brief vom 3. März 1995 darüber unterrichtet, daß es beschlossen hat, die A 73 ohne Phasenplan auf dem Ostufer der Maas zu bauen. Zur Zeit wird die festgelegte Trasse näher erarbeitet.

Sowohl in der Vierten Raumordnungsnote als auch im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport wird die Bedeutung der Schaffung eines neuen Bindegliedes des niederländischen Autobahnnetzes an die deutsche BAB 61 bei Venlo als Hinterlandverbindung angegeben. Dies findet seine Ursache vor allem in der Funktion vor allem des Rotterdamer Hafens und des Flughafens Schiphol als "Mainports" für das deutsche Hinterland, das über die logistische Drehscheibe Venlo versorgt wird. Die städtische Region Venlo-Tegelen spielt bereits heute eine wichtige Rolle im nationalen Transportsystem als Güterverkehrszentrum. Auf der Grundlage des Abschlußberichtes des Kroes-Ausschusses wurde Venlo vom Minister für den Verkehr und das Wasserwesen als Knotenpunkt der 2. Ordnung für den intermodalen Transport ausgewiesen.

Im deutschen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahre 1993 ist auch der Anschluß der Bundesautobahn BAB 61 an das niederländische Hauptverkehrsnetz aufgenommen.

2.1 Erreichbarkeit

In der Vierten Raumordnungsnote sowie in der Zweiten Strukturskizze für den Verkehr und Transport wird auch die Bedeutung der Hinterlandverbindungen klar angegeben. In diesen Noten wird insbesondere die Position der Niederlande im internationalen Rahmen betont. In diesem Rahmen stellt die A 67, die nördlich an Venlo vorbeiführt, als Teil einer Verbindung von den Mainports zum deutschen Hinterland eine wichtige Transportachse dar. Das an dieser Transportachse gelegene Ballungsgebiet von Venlo-Tegelen ist ein wichtiger "Inland-Terminal". In der Vierten Raumordnungsnote Extra wird dieses Ballungsgebiet als "Güterverkehrszentrum" ausgewiesen. Dank der Eröffnung des Abschnitts von Boxmeer bis Venlo der A 73 im Jahre 1996 und der Realisierung der A 73 (Abschnitt Süd) in den nächsten Jahren sowie der Öffnung der europäischen Binnengrenzen im Jahre 1993 kann die Position Venlos als Gütervertriebszentrum weiter verstärkt werden. Dabei ist auch eine gute Verbindung zwischen dem niederländischen und dem deutschen Fernstraßennetz zum südlichen Teil des deutschen Hinterlandes von Bedeutung, und zwar um so mehr, als in Europa neue Wirtschaftsschwerpunkte im Kommen sind, die südlicher als die herkömmlichen Zentren gelegen sind und ein starkes Wachstum aufweisen.

Der Anlaß für die Studie nach der Verbindung zwischen dem niederländischen und dem deutschen

Hauptverkehrswegenetz bei Venlo wird von der Tatsache gebildet, daß hier ein Bindeglied zwischen den beiden Hauptverkehrswegenetzen fehlt.

Zur Zeit gibt es nördlich von Venlo eine Verbindung durch die Anbindung der A 67 an die BAB 2, die beide gemeinsam die E 34 bilden. In den Niederlanden ist von der A 67 der Abschnitt von Eindhoven bis zum AB-Kreuz Zaarderheiken als Hinterlandverbindung ausgewiesen worden. Diese Hinterlandverbindung könnte als Autobahn weitergeführt werden, wobei diese Weiterführung an die deutsche BAB 61 angeschlossen werden soll; für den weiteren zeitlichen Verlauf des Verfahrens wird diese Autobahn als A 74 bezeichnet.

Die Politik des Ministers für den Verkehr und das Wasserwesen ist darauf ausgerichtet, die Durchgangsfunktion für den aus wirtschaftlicher Sicht wichtigen Fernverkehr zu garantieren. Dabei sollte man sich insbesondere den Hinterlandverbindungen widmen. In diesem Sinne spielt auch die Trennung des regionalen vom Fern- und Überlandverkehr eine wichtige Rolle.

2.2 Dauerhaftigkeit

In der Regierungsvereinbarung der Regierung-Kok ist festgeschrieben worden, daß bei der wirtschaftlichen Entwicklung, d.h. also auch bei der Politik im Bereich des Verkehrs und Transports, die Dauerhaftigkeit eine unbedingte Anforderung ist.

Im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport sind die Bemühungen um Dauerhaftigkeit in den Abschnitten "Leitung und Begrenzung der Mobilität" sowie "Wohn- und Lebensqualität" ausgearbeitet worden.

2.2.1 Leitung und Begrenzung der Mobilität

Im Abschnitt "Leitung und Begrenzung der Mobilität" wird eine Skizze der Politik dargestellt, durch die das Wachstum des Personen- und des Güterverkehrs eingeschränkt werden soll. Aus landesweiten Modellberechnungen läßt sich ableiten, daß die Kfz-Mobilität vom Jahre 1986 bis zum Zeithorizont 2010 bei unveränderter Politik um 70 Prozent ansteigen wird. Das Zweite Strukturschema für den Verkehr und Transport ist jedoch darauf ausgerichtet, das erwartete Wachstum (landesweit) auf 35 Prozent zu beschränken. Diese landesweite Aufgabenstellung ist regional differenziert; für den Bereich, auf den die Studie Anwendung findet, ist ein Wachstum von höchstens 39 Prozent zulässig. Auch auf der regionalen Ebene wird eine Politik entwickelt, die darauf hinzielt, die Kfz-Mobilität zurückzudrängen. Diese Politik ist fürs erste im Entwurf zum Regionalen Verkehrs- und Transportprogramm für Nord- und Mittellimburg sowie im Vorentwurf zum Provinzialen Mobilitätsplan festgelegt.

Elemente, die bei der Umsetzung der Verkehrs- und Transportpolitik eingesetzt werden, sind:

- die Anpassung der räumlichen Einteilung, und zwar dahingehend, daß der Mobilitätsbedarf abnehmen wird (Standortpolitik),
- die Handhabung von Parknormen,
- die Durchführung von Preismaßnahmen zur Steuerung der Mobilität, und
- die Förderung von umweltfreundlichen alternativen Arten der Beförderung.

Auch auf der regionalen Ebene wird eine Politik entwickelt, die darauf abzielt, die Kfz-Mobilität beherrschen zu können. Diese Politik ist fürs erste im Entwurf zum "Regionaal Verkeers- en vervoerplan voor Noord- en Midden-Limburg" (Regionales Verkehrs- und Transportprogramm für Nord- und Mittellimburg) festgelegt und stellt seit dem 22. März 1995 einen Teil des Vorentwurfs zum "Provinciaal Mobiliteitsplan" (Mobilitätsplan der Provinz Limburg) dar.

2.2.2 Wohn- und Lebensqualität

Im Abschnitt "Wohn- und Lebensqualität" wird eine Reihe von Aspekten der Politik auf dem Gebiet der Umwelt und der Verkehrssicherheit formuliert. Für die Niederlande insgesamt hat man die nachstehenden Ziele formuliert:

Bei der Begrenzung der Immission durch den Kfz-Verkehr die den Säuregehalt in Boden und Luft erhöhen, hat man sich zum Ziel gesetzt, daß die Immissionen im Jahre 2010 um 75 Prozent niedriger als im Jahre 1986 sein sollen. Bis zum Jahre 1995 soll ein Rückgang um 20 Prozent erreicht sein. Die Emissionen durch den Verkehr zeigen seit dem Jahre 1990 eine rückläufige Tendenz als Folge der technischen Verbesserung der Fahrzeuge. Mittel- bis längerfristig werden die Maßnahmen jedoch nicht ausreichen, um die Auswirkungen der wachsenden Kfz-Mobilität auszugleichen (Quelle: angepaßter Entwurf des Programms für die Umweltpolitik der Provinz Limburg ("Milieubeleidsplan Limburg").

Zur Vermeidung der weiteren Zunahme des Treibhauseffektes muß der Ausstoß von CO₂ im Vergleich mit dem Jahre 1986 im Jahre 2010 um 10 Prozent reduziert sein. Unter anderem als Folge der geographischen Nähe zum Ruhrgebiet und zum Industrieviertel der Wallonie sind die Konzentrationen einzelner Arten der Luftverschmutzung in Nord- und Mittellimburg relativ hoch.

Über die Lärmbelästigung wird gesagt, daß die gesamte Fläche, die einer Lärmbelästigung von mehr als 50 dB(A) durch überregionalen und Fernverkehr ausgesetzt sein wird, im Vergleich zum Jahre 1986 nicht zunehmen darf. Die Zahl der Wohnungen mit einer Lärmbelästigung durch den Verkehr von mehr als 55 dB(A) (an der Fassade) wird im Jahre 1995 um 5 Prozent und im Jahre 2010 um 50 Prozent niedriger sein müssen als im Jahre 1986.

Was das Zurückdrängen der Verkehrsgefährdung betrifft,

so hat man sich im Zweiten Strukturschema Verkehr und Transport zum Ziel gesetzt, daß die Zahl der Verkehrstoten im Jahre 1995 um 15 Prozent niedriger und im Jahre 2010 um 50 Prozent niedriger als im Jahre 1986 sein soll. Die Zahl der Verletzten hat im Jahre 1995 um 10 Prozent niedriger und im Jahre 2010 um 40 Prozent niedriger als im Jahre 1986 zu sein.

Die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten in den Städten Venlo und Tegelen ist gestiegen. Im Jahre 1986 wurden in den beiden Kommunen 274 Verkehrsoffer registriert; im Jahre 1993 betrug diese Zahl 367 - ein Anstieg um 34 Prozent.

Die Zahl der Verkehrsoffer auf den Verbindungen, die in der heutigen Situation als West-Ost-Strecken benutzt werden, betrug im Jahre 1993 109 - das sind etwa 30 Prozent der Zahl insgesamt.

Was die Zersplitterung der Natur und der Landschaft betrifft, so ist im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport als Ziel gesetzt worden, daß sie längerfristig reduziert sein muß. Dies bedeutet, daß wenn möglich neue, groß angelegte Eingriffe in die Infrastruktur nach Möglichkeit begrenzt werden sollen, so daß mit der Schaffung neuer infrastruktureller Einrichtungen zurückhaltend vorgegangen wird und solche neuen Einrichtungen optimal landschaftlich einzubinden sind. Eine Einbindung in bereits bestehende Infrastruktur ist anzustreben.

Um den von der bestehenden Infrastruktur ausgehenden zersplitternden Auswirkungen entgegenzuwirken, wird im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport für Maßnahmen zur "Milderung" plädiert. Bei der Infrastruktur in der jetzt bestehenden Form ist es nur beschränkt möglich, solche lindernden Maßnahmen zu realisieren.

Obwohl nicht in das Zweite Strukturschema für den Verkehr und Transport übernommen, ist die soziale Barrierewirkung dennoch von großer Bedeutung. Mehrere Durchgangsstraßen durchqueren die Ortskerne von Venlo und Tegelen, was zur Folge hat, daß die Möglichkeit, solche Verkehrswege zu überqueren, nur sehr gering ist. Dies bleibt für die soziale Lebensqualität nicht ohne Folgen.

Die Situation im Studiengebiet entspricht einer ganzen Reihe dieser Zielsetzungen in keiner Weise.

Die BAB 61 endet zur Zeit gleich hinter der Grenze am Keulse Plein am Stadtrand von Venlo; der Straßenverkehr hat von dort an bzw. bis dort örtliche Durchfahrtsstraßen zu benutzen, wenn er die niederländischen Autobahnen benutzen möchte. Eine andere vom Verkehr benutzte Strecke führt über Tegelen und die Ausfahrt der BAB 61 bei Kaldenkirchen. Diese bedeutet, daß der Verkehr von der und zur BAB 61 über die Ortsstraßennetze von Venlo und Tegelen abläuft. Als vorübergehende Maßnahme zur Entlastung der Venloer Innenstadt hat man die Klagenfurtlaan gebaut, aber auch hier läßt der Verkehrsablauf zu wünschen übrig. Besonders behindert ist der Verkehr auf dem Kaldenkerkerweg, dem

Tegelseweg, dem Roermondse Poort und dem Eindhovenseweg in Venlo sowie auf dem Venloseweg und dem Kaldenkerkerweg in Tegelen. Auf diesen Stadtstrecken treten problematische Situationen für die Anwohner durch Lärm-, Geruchs- und Schwingungsbelastigungen auf. Auch die Verkehrssicherheit und die Möglichkeit der Überquerung der Straßen gestalten sich hier problematisch. Die Eröffnung der A 73-Nord und der Zuiderbrug-Brücke werden die Belastung des örtlichen Straßennetzes nur noch weiter zunehmen lassen; was zum Prinzip der Dauerhaftigkeit im Widerspruch steht.

2.3 Problemstellung

Die Problemstellung für die Studie gründet sich auf die Probleme mit der Erreichbarkeit und der Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität, die die Position des Gütervertriebszentrums des Ballungsraumes Venlo-Tegelen gefährden.

2.3.1 Erreichbarkeit

Was die Erreichbarkeit betrifft, so sind zwei Aspekte von großer Bedeutung:

In der Hinterlandverbindung zwischen dem niederländischen Hauptverkehrswegenetz zur einen und dem entsprechenden deutschen Netz (BAB 61) zum anderen fehlt bei Venlo ein Glied. Dadurch findet eine Vermischung des Fern- und Überlandverkehrs mit dem Verkehr statt, der Venlo oder Tegelen als Bestimmungsort hat. Die heutige Streckenführung über das örtliche Straßennetz mit zahlreichen Anschlüssen verursacht für den Durchgangsverkehr Probleme bei der Erreichbarkeit. Das örtliche Straßennetz ist diesem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen, und Staus sind die Folge. Dies wirkt sich auf die Erreichbarkeit für den Ortsverkehr besonders negativ aus.

2.3.2 Wohn- und Lebensqualität

In der heutigen Situation wird der Durchgangsverkehr über das kommunale Straßennetz der Stadt Venlo und der Gemeinde Tegelen abgewickelt. Die Verkehrsflüsse bewegen sich vor allem über den Kaldenkerkerweg/ Eindhovenseweg (Venlo) und den Kaldenkerkerweg in Tegelen. Die Anwohner dieser Straßen und der Nebenstraßen sehen sich durch den Verkehr als Folge von Lärm, Geruchsbelastigung, gefahrvolle Überquerung der Straßen und Verkehrsunsicherheit vor Belästigungen gestellt.

2.4 Zweck

Ziel der Aktivität ist es, das Problem der Erreichbarkeit und der Wohn- und Lebensqualität in Venlo und Tegelen zu lösen. Die Aktivität bezweckt die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität (Umwelt, Natur, Verkehrssicherheit) sowie der Abwicklung des Verkehrs im Ballungsgebiet Venlo - Tegelen im Vergleich zur heutigen Situation. Darüber hinaus möchte man die Möglichkeiten der (weiteren) Entwicklung des Wirtschaftspotentials im Gebiet aufrecht erhalten.

Zwecks Vorbereitung des Beschlusses über die zu wählende Lösung solle eine Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt werden, deren Ergebnis in der Projektnote/MER festgelegt werden soll.

In der Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie werden die Art und der Umfang der in Paragraph 2.3 skizzierten Probleme auf übersichtliche und durchsichtige Weise dargestellt, damit auf dieser Grundlage reale Lösungsmöglichkeiten vorgelegt werden können. Dabei werden die Auswirkungen auf unter anderem die Wohn- und Lebensumwelt sowie auf die Erreichbarkeit angegeben.

Von der heutigen Situation sowie von den Entwicklungen auf dem Gebiet der Umwelt, der Natur, der Wirtschaft und der Industrie, der Agrarwirtschaft, der Erholung und des Fremdenverkehrs, des Dienstleistungsgewerbes, der Müllverarbeitung und der Bebauung im Studiengebiet soll zu diesem Zweck eine Bestandsaufnahme erstellt werden. Im Anschluß daran soll eine Reihe von Alternativen erarbeitet werden, die eine Lösung des Problems darstellen könnten. Diese Alternativen sollen an hand der relevanten, in Kapitel 5 genannten Aspekte geprüft werden.

Ausgehend von den vom Minister für den Verkehr und das Wasserwesen zu erstellenden Richtlinien wird die Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie auf der Basis des in Kapitel 6 beschriebenen Verfahrensvorgangs die Grundlage für die Entscheidung ebendieses Ministers bilden.

3 STUDIENGEBIET, HEUTIGE SITUATION

3.1 Begrenzung

Bei der Festlegung der Begrenzung des Studiengiebts ist es von Bedeutung, daß zwischen zwei Annäherungsweisen des Begriffes "Begrenzung" entschieden wird; es sind dies das Studiengbiet als "Einbindungsgebiet" und als "Einflußgebiet". Bei dem "Einbindungsgebiet" handelt es sich um das Gebiet, innerhalb dessen die möglichen Infrastruktur-Alternativen projiziert sind. Bei der A 74 handelt es sich bei dem Einpassungsgebiet im wesentlichen um das Gebiet östlich der geschlossenen Ortschaft von Venlo, das Gebiet zwischen Venlo und Tegelen und das Gebiet westlich von Blerick. Dieses Gebiet erstreckt sich auch auf deutschem Gebiet bis in einer Entfernung von einigen Kilometern von der Grenze. Es wird in der Karte-Anlage dargestellt.

Außer der Interpretationsweise als "Einbindungsgebiet" gibt es das "Einflußgebiet". Dabei handelt es sich um das Gebiet, innerhalb dessen die Auswirkungen der Alternativen spürbar sind. Der Umfang des Einflußgebietes kann für jede einzelne Auswirkung unterschiedlich sein und ist für jede einzelne Auswirkung festzustellen. Das Einflußgebiet wird im verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Sinne am größten sein. Es handelt sich hier um das Gebiet, auf das sich die vorgeschlagenen Varianten auf die Verkehrsflüsse und das Verkehrsaufkommen auswirken werden. Angesichts der starken Ost-West-Ausrichtung der Verbindung, auf das sich das Vorhaben bezieht, wird man sich für die Festlegung der Begrenzung des verkehrstechnischen Einflußgebietes an bereits bestehende und möglicherweise konkurrierende Ost-West-Verbindungen anlehnen. Dieser Gesichtswinkel hat zur Folge, daß sich das verkehrstechnische Einflußgebiet bis zur A 77 bei Boxmeer-Goch und bis

zur A 68 bei Roermond erstreckt.

Die in den Paragraphen 3.2 und 3.3 festgelegte Beschreibung der Verkehrssituation und der wirtschaftlichen Entwicklung bezieht sich sowohl auf das Einflußgebiet als auch auf das Einbindungsgebiet, während sich die Beschreibungen einzelner Aspekte der heutigen Situation in den Paragraphen 3.4 bis 3.7 lediglich auf das Einbindungsgebiet beziehen.

3.2 Beschreibung der Verkehrssituation

Innerhalb des Gebietes, auf das sich die Studie bezieht, gibt es mehrere durchgehende Verbindungen. Die A 67 bildet westlich des AB-Kreuzes Zaarderheiken einen Teil der Hinterlandverbindung zwischen der Randstadt Holland und dem deutschen Hinterland. Auf der anderen Seite der Grenze wird diese Verbindung als BAB 40 weitergeführt. Die zum Teil noch im Bau befindliche A 73-Nord (Nimwegen-Venlo) stellt eine Verbindung des Hauptverkehrswegenetzes dar. Südlich von Venlo sind die Südbrücke und die Südbrückentrasse im Bau. Über die A 73-Süd hat man am 3. März 1995 auf Grund eines Antrags der Zweiten Kammer des niederländischen Parlamentes beschlossen, daß dieser Abschnitt auf dem östlichen Ufer der Maas gebaut werden soll.

Von Deutschland aus führt die BAB 61 bis kurz hinter der Grenze südlich von Venlo bis zum Keulse Plein in Venlo. Diese Autobahn verläuft von der niederländisch-deutschen Grenze Richtung Köln und weiter bis nach Ludwigshafen und bietet dort Anschlüsse an die BAB 5 (Gießen-Frankfurt-Basel) und 6 (Mannheim-Saarbrücken-französische Grenze). Zwischen Köln und Ludwigshafen bildet die BAB 61 einen Teil der Linksrheinischen Autobahn und ist für die Verbindung mit Rhein und Ruhr von Bedeutung.

Darüber hinaus gibt es im Studiengbiet einige alte Staatsstraßen mit einer Bahn (N271 und N273), die von Nord nach Süd verlaufen.

Im Bereich der kommunalen Infrastruktur der Stadt Venlo sind in diesem Rahmen die Straßen Eindhovenseweg und

Straße	Beschreibung des Abschnitts	Intensität	Pkw	Lkw	Quelle	Jahr d. Zählung A 67
A 67	Maasbrücke	45.500	29.500	16.000	Rijkswaterstaat	1993
-	Eindhovenseweg (Maasbrücke)	46.000	42.300	3.700	Venlo	1992
-	Kaldenkerkerweg Venlo (Koninginneplein)	21.500	20.500	1.000	Venlo	1993
-	Klagenfurtlaan (Keulseplein)	16.900	12.900	4.000	Venlo	1994
-	Nijmeegseweg (Noorderpoort)	22.200	16.900	5.300	Venlo	1994
-	Tegelseweg (Krankenhaus)	22.700	20.600	2.100	Venlo	1993
-	Kaldenkerkerweg (Tegelen)	8.700	7.200	1.500	Tegelen	pm
BAB A 61	grens (Keulse Barrière)	16.800	13.400	3.400		1990
B 221	nördlich von Leuth	10.700	8.200	2.500	IVV-Aken	1990

Tabelle 1: Intensitätswerte des Verkehrsaufkommens auf einigen Straßen im Studiengbiet in Kraftwagen je 24 Stunden (die Daten gründen auf vom Staat und von den Kommunen durchgeführten Zählungen; das Jahr der Zählung und die Quelle sind in der Tabelle angegeben.)

Kaldenkerkerweg von Bedeutung, die zusammen und hintereinander eine Verbindung zwischen Zaarderheiken und der BAB 61 bilden. Auch die Klagenfurtlaan stellt in Verbindung mit dem Nijmeegseweg und dem Weselseweg eine Verbindung zwischen dem niederländischen und dem deutschen Hauptverkehrsnetz dar.

Die Klagenfurtlaan wurde außerdem eigens zu diesem Zweck angelegt.

Auf deutschem Gebiet gibt es die zweistreifige Bundesstraße B 221, die eine Verbindung zwischen der BAB 40 (Venlo-Duisburg) und der BAB 61 (Venlo-Köln-Ludwigshafen) bildet. Diese Bundesstraße wäre auch eine Alternative für den Austausch des Verkehrs zwischen dem niederländischen und dem deutschen Hauptverkehrsnetz.

Die Tabelle zeigt, daß im Jahre 1990 mehr als 90.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden bei Venlo die Maas überqueren. Die Zahl der Fahrzeuge, die bei Keulse Barrière über die Grenze fahren, betrug 16.800. Das örtliche Straßennetz in Venlo und um Venlo herum ist stark beansprucht, was zur Folge hat, daß die Erreichbarkeit und die Lebens- und Wohnqualität beeinträchtigt sind.

Aus einer Analyse der Herkunft und der Bestimmung des Kraftwagenverkehrs am Grenzübergang Keulse Barrière für das Jahr 1990 geht hervor, daß der Pkw-Verkehr in hohem Maße ortsgebunden bzw. regional orientiert ist. Der Lkw-Verkehr hat oft eine Herkunft oder Bestimmung, die weiter weg in Deutschland gelegen ist.

Außer den hier beschriebenen Straßenverbindungen gibt es im Studiengebiet noch einige Eisenbahnverbindungen. Es sind dies die Strecke Eindhoven - Venlo - Mönchengladbach und die Strecke Roermond - Venlo - Nimwegen. Als Verbindung für die Schifffahrt wird die Maas benutzt.

3.3 Wirtschaftliche Entwicklung

Der Ballungsraum Venlo - Tegelen stellt das wirtschaftliche Herz der Region Nordlimburg dar und liegt an zwei Transportachsen, die von der Randstadt Holland aus in das Ruhrgebiet und nach Süddeutschland führen. Darüber hinaus durchquert eine wichtige Schienenverbindung dieses Gebiet, was für die weitere Entwicklung des kombinierten Straßen- und Schienentransports von Bedeutung ist.

Ein großer Teil des grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Verkehrs zwischen den Niederlanden und Deutschland findet über Venlo statt. Analysen haben gezeigt, daß über 35 Prozent des Güterflusses über die Straße zwischen den Niederlanden und Deutschland über Venlo abgewickelt wird. Vom internationalen Schienen-Gütertransport läuft über 50 Prozent über Venlo ab.

Diese mit der geographischen Lage von Venlo und Tegelen verbundenen Aspekte haben zu einer starken Entwicklung der Transport- und Vertriebsfunktion des Gebietes beigetragen. Die weitere Entwicklung der logisti-

schen Funktion des "Stadsgewest" Venlo-Tegelen wird in den Maßnahmenprogrammen der einzelnen Behörden befürwortet.

Der Ballungsraum von Venlo und Tegelen hat sich zu einer Region entwickelt, in der zahlreiche international orientierte Wirtschaftsaktivitäten ihre Basis haben. Darüber hinaus ist in dieser Region die Landwirtschaft in Form des Gewächs- und Treibhauserbaus und des Gartenbaus besonders stark entwickelt. In diesem Zusammenhang hat sich auch die Versteigerungszentrale der ZON in Grubbenvorst in kurzer Zeit zu einem wichtigen Handelszentrum entwickeln können.

In der Region werden darüber hinaus mehrere Gewerbegebiete erweitert und neu geschaffen. In Karte 4 sind die wichtigsten Standorte dieser Gebiete eingezeichnet. Gebiete wie Venlo Trade Port, Trade Port West und Groot Boller sind wegen ihrer Lage an Transportachsen wie der Schiene und der A 67 stark auf die Transportaktivitäten ausgerichtet.

Die agrarischen Werte im Studiengebiet werden unter anderem durch das Bestehen hochwertiger Gartenbaubetriebe bestimmt. Beispiele davon sind die Treib- und Gewächshäuser im "Tegels Broek" und "Het Ven". Agrargebiete gibt es im Bereich Uhlingsheide. In der Nähe des Beckersweg wird Freilandgartenbau betrieben. Weitere wichtige Gartenbaugebiete findet man nord- und südöstlich von Venlo.

3.4 Natur und Landschaft

Das Einbindungsgebiet ist Teil der Senke des Venloer Grabens. Die Bruchtektonik und die Maas haben die Zusammensetzung der Landschaft wesentlich geprägt. Die Landschaft im Studiengebiet kann in vier mehr oder weniger parallel gelegene Landschaftsbilder aufgeteilt werden, die in kurzen Abständen zueinander eine schnelle Folge von West nach Ost darstellen. Es handelt sich dabei zunächst um das Maastal, dann um die Hochterrasse, den Steilrand und eine weitere Hochterrasse, die sich auf deutschem Gebiet weiter fortsetzt.

Zum Gebiet östlich von Venlo gehört unter anderem die "Groote Heide", ein Bereich, der wichtige natürliche Werte aufweist und auch für die naturnahe Erholung von Bedeutung ist. Bei der auf der Hochterrasse gelegenen "Groote Heide" handelt es sich um ein Gebiet, in dem sich Heideflächen, Gebüsch und Nadelwälder mit einer seltenen Pflanzenwelt und Biotopen für seltene Amphibien, Reptile, Säugetiere und (Brut-)Vögel abwechseln. Südlich der A 67 befindet sich in der Übergangszone vom Maastal zur Hochterrasse ein Steilrand, der das visuelle Bild der Landschaft markierend prägt und wegen seiner Gradientenfunktion als wertvolles Biotop einzustufen ist.

Südlich von Venlo befinden sich die "Jammerdaalsche Heide" und der Talraum der "Onderste en Bovenste Molen". Auch in diesem Talraum gibt es eine Reihe von wertvollen Gradientensituationen. Die Hochterrasse

beherbergt Waldflächen, die ein Biotop für seltene Amphibien, Reptile und (Brut-)Vögel bilden. Die Landschaft im "Tegels Broek" wird stark von den dort errichteten Treib- und Gewächshäusern geprägt. Die "Jammerdaalsche Heide" ist im für die Provinz Limburg erstellten Plan zum Schutze des Dachsers als geeigneter Lebensraum ausgewiesen; nördlich des Klosters Uhlingsheide befinden sich zwei bewohnte Dachsbaue. In einem Teil der Uhlingsheide wird zur Zeit Lehm abgegraben. Nach dem Abgraben soll dieser Teil auf naturorientierte Weise neu eingerichtet werden. Die Uhlingsheide ist visuell recht großflächig und offen.

Im Gebiet nordwestlich von Venlo-Blerick sind nur an einigen einzelnen Stellen spezifische natürliche und landschaftliche Werte vertreten.

In der in der Regierungsentscheidung über das Maßnahmenprogramm für den Umweltschutz ("Naturbeleidsplan") festgelegten ökologischen Hauptstruktur ist die "Groote Heide" als Kerngebiet ausgewiesen worden und wurde ein entlang der Grenze von der "Groote Heide" bis zum Steilrand bei Tegelen verlaufender Streifen als Verbindungszone bezeichnet. Teile der "Groote Heide" und der "Jammerdaalsche Heide" sind als Natur- und Waldgebiet ausgewiesen.

Das unmittelbar an der niederländischen Grenze gelegene deutsche Gebiet, die Heronger Heide und die Venloer Heide, ist Landschaftsschutzgebiet. In diesem Gebiet sind besonders hohe und empfindliche natürliche Werte vorhanden.

3.5 Umwelt

Diese globale Beschreibung beschränkt sich auf Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, Wasserqualität und

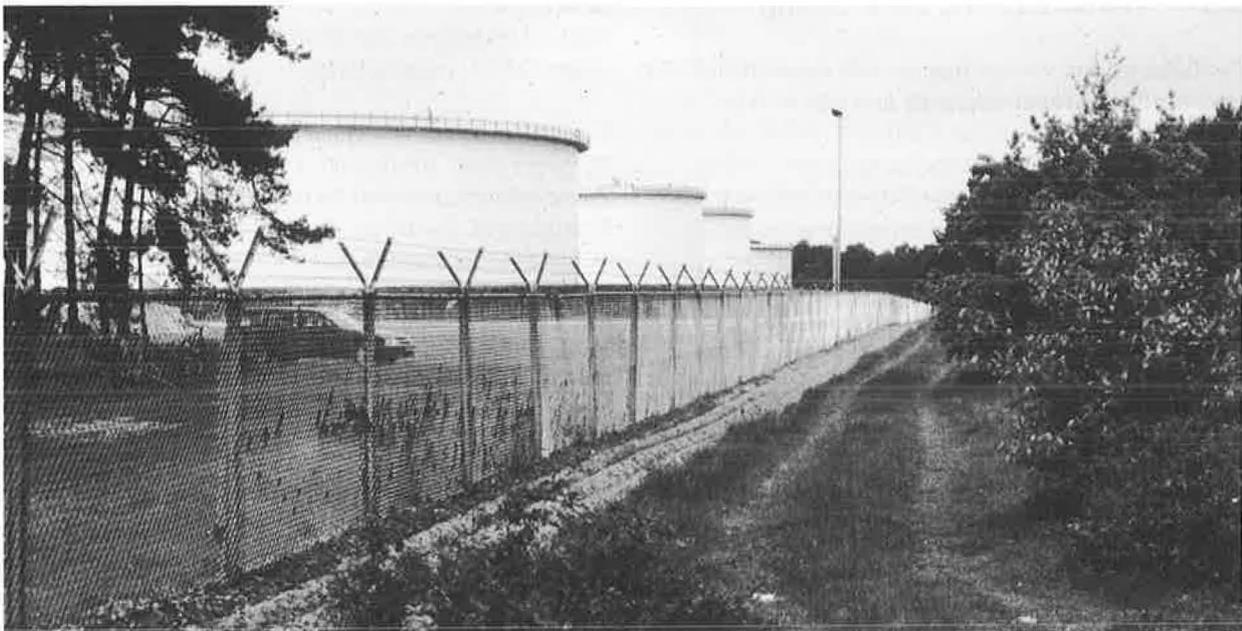
auf die Politik für den Schutz des Grundwassers, des Bodens und der Ruhezonen.

Die Belästigung durch Lärm wird im Studiengebiet durch Verkehrs- und durch Industrielärm verursacht. Wichtige Quellen des vom Verkehr verursachten Lärms sind die bereits bestehende A 67 sowie die Staatsstraßen RW 771 und 773, die Klagenfurtlaan, die BAB 61 und die Schienenstrecken Eindhoven - Mönchengladbach und Roermond - Nimwegen. Auch die kommunale Infrastruktur stellt eine wichtige Quelle der Lärmbelästigung dar. Lärm durch Industrie stammt vor allem von Quellen aus dem Gebiet nördlich von Blerick.

Die in der heutigen Situation auftretenden Quellen der Luftverschmutzung sind sowohl Hintergrund-Deposition (das Niederschlagen von Verunreinigungen, die nicht im Gebiet selbst entstanden, sondern aus anderen Gegenden herangetragen worden sind) als auch örtliche Quellen. Die Hintergrund-Deposition wird durch weiter ab gelegene Quellen wie das Ruhrgebiet, das wallonische Industrieviertel und das Industriegebiet des Rotterdamer Hafens verursacht. Darüber hinaus gibt es einige örtliche Quellen, die jedoch von geringerer Bedeutung sind.

Zum Einbindungsgebiet gehören Gewässer unterschiedlichen Umfangs. Das größte dieser Gewässer ist die Maas. Darüber hinaus enthält das Gebiet einige kleinere Flußläufe: die Springbeek, die Wilderbeek, die Molenbeek und die Rijnbeek. Auf der "Jammerdaalsche Heide" und im Gewächs- und Treibhausgebiet "Het Ven" befinden sich einige stehende Gewässer. Als Folge von austretendem Kuper- und Qualmwasser weisen die Bäche ein erhebliches ökologisches Potential auf.

In der Provinz Limburg wird das Grundwasser im Zusammenhang mit der Gewinnung von Trinkwasser durch das Grundwasserschutzprogramm



Herongerheide, Tanklang "Rotterdamse pijpleiding".

("Grundwasserbeschermingsplan") und die "Verordening Grondwaterbescherming Limburg" (Verordnung für den Grundwasserschutz in der Provinz Limburg) geschützt. Im "Grundwasserbeschermingsplan" der Provinzverwaltung von Limburg sind im Einbindungsgebiet zwei nicht-freatische Grundwasserschutzgebiete ausgewiesen worden. "Nichtfreatisch" bedeutet in diesem Zusammenhang, daß das zu gewinnende Grundwasser von einer nur schlecht durchlässigen Schicht abgedeckt ist und so von der Natur selbst geschützt wird. Die beiden Grundwasserschutzgebiete liegen rund um die Pumpstationen "Tegelen" (im Tegels Broek) und "Groote Heide".

3.6 Raumordnung

Wichtige Elemente der Raumnutzung, die bereits oben erörtert worden sind, sind der Gartenbau in Treib- und Gewächshäusern, einige große Gewerbegebiete, die Naturgebiete und das Wasserschutzgebiet. Der Gartenbau in Treib- und Gewächshäusern konzentriert sich nord- und südöstlich von Venlo. Bei der allgemeinen Revision des "Streekplan" (Gebietsentwicklungsplan) für Nord- und Mittellimburg sind diese Gebiete erhalten worden. Am nördlichen Rand Venlos, vornehmlich auf dem Westufer der Maas, gibt es einige große Gewerbegebiete wie u.a. Trade Port und groot Boller. Am südöstlichen Rand Venlos liegen De Groote Heide und die Jammerdaalse Heide, zwei Gebiete mit hohen natürlichen Werten. Ein Teil von De Groote Heide ist außerdem als Grundwasserschutzgebiet ausgewiesen.

In den Ortschaften Blerick, Venlo und Tegelen ist darüber hinaus auch der Wohnungsbau eine sehr wichtige Form der Raumnutzung. Die vorhandene Infrastruktur von Straßen, Schienen und der Maas verschafft dem ganzen eine Struktur; diese wirkt manchmal verbindend, hin und wieder jedoch auch trennend.

Im Studiengebiet lassen sich aus neuester Zeit einige wichtige raumordnerische Entwicklungen erkennen. So wurde am 16. Dezember 1994 der "Streekplan" für Nord- und Mittellimburg von den Provinzialstaaten der Provinz Limburg (siehe Karte Nr. 4) verabschiedet. Im April 1994 hat der Stadtrat der Stadt Venlo den Flächennutzungsplan Venlo Zentrum-Süd genehmigt.

Im "Streekplan", vergleichbar mit einem Gebietsentwicklungsplan, wird davon ausgegangen, daß die Wohnviertel Zentrum-Süd, Groenstraat-Nord, Maasveld und Venloer Ostrand tatsächlich geschaffen werden. Das Treib- und Gewächshausgebiet 't Ven und das Gebiet Nieuwe Erven können längerfristig für Wohnungsbau in Frage kommen. Die Entwicklung des logistischen Knotenpunktes Venlo wird als der wirtschaftliche Motor für das "Stadsgewest" betrachtet. Aus diesem Grund ist ein weiterer Ausbau des bereits bestehenden Gewerbegebietes Trade Port West in westliche Richtung (kurzfristig) und in nördliche Richtung (längerfristig) vorgesehen. Zur Zeit ist das zukünftige Erweiterungsgebiet als

Wasserschutzgebiet mit dem dazugehörigen Grundwasserschutzgebiet eingestuft. Für die Unternehmen, die für ihren Standort von der Versteigerungszentrale abhängig sind, wurde ein Standortegebiet nördlich dieser Zentrale ausgewiesen, während für kleinere Unternehmen und Industrien die Standorte Noorderpoort und Ubroek entwickelt wurden. Kleinere, regional eingebundene Unternehmen sind innerhalb der Grenzen der bebauten Fläche der Stadt oder in direktem Anschluß daran anzusiedeln. Das unmittelbar an das bestehende Gewerbegebiet Kaldenkerkerweg in Tegelen angrenzende Gebiet kann im Prinzip als Gewerbegebiet Trappistenveld genutzt werden. Ein weiterer möglicher Standort für kleinere Unternehmen ist die Keulse Barrière. Für die existierenden agrarischen Betriebe im Stadtgebiet nahe 't Ven und Californië gilt, daß normale Entwicklungsmöglichkeiten nur so lange gegeben sind, bis die Pläne für die städtischen Funktionen planerisch konkretisiert worden sind. Die Gründung von neuen Agrarunternehmen wird auf ein Minimum beschränkt. Die Grenze des städtischen Gebietes verläuft entlang der Bahnstrecke Venlo-Nimwegen, der A 67, der deutschen Grenze, dem Louisenburgweg, der Klagenfurtlaan, dem Sevenumseweg (je nach Möglichkeiten der Erweiterung des logistischen Knotenpunktes) und der A 73 bis zur Kreuzung mit dem Maasbreeseweg.

Im April 1994 wurde der Flächennutzungsplan "Venlo Centrum-Zuid" (Zentrum-Süd) verabschiedet. Dieser Plan ist für den Wohnungsbau von entscheidender Bedeutung, denn er sieht den Bau von 1.600 Wohnungen vor. Darüber hinaus sind Teile des Gebiets als Standort für Bürogebäude und Betriebe ausgewiesen.

Für den deutschen Teil des Studiengebietes gelten mehrere raumordnerische Planungen. Dabei handelt es sich um den Landesentwicklungsplan für Nordrhein-Westfalen vom 11. November 1987, den Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf vom 1. September 1987 und die Flächennutzungspläne der Gemeinden Straelen und Nettetal.

Für das Gebiet östlich der deutsch-niederländischen Grenze und nördlich von Leuth wird in all diesen Plänen vor allem davon ausgegangen, daß das Gebiet in die Kategorie Landschaftsschutzgebiet fällt. Im Rahmen dieser Ausweisung gilt ein Teil des betreffenden Gebietes sogar als Naturschutzgebiet. Nahezu der gesamte Bereich nördlich von Leuth hat außerdem eine Funktion als Erholungsgebiet. Der direkt an der Grenze gelegene Teil dient öffentlichen Zwecken.

Das Gebiet zwischen dem Anschluß der B 221 an die BAB 61 und dem Ort Kaldenkirchen hat die Funktion eines Gewerbegebietes. Zwischen Kaldenkirchen und der niederländischen Grenze liegt ein Agrargebiet.

4 ZU STUDIERENDE ALTERNATIVEN

In diesem Kapitel werden die Alternativen vorgestellt, die eine Lösung der skizzierten Problematik bieten könnten. Bei diesen Alternativen handelt es sich sowohl um Alternativen für Autobahntrassen (siehe Karte 5) als auch um die Null-Alternative und eine Alternative, die der Natur und der Umwelt am wenigsten schaden wird (die sog. umweltfreundlichste Alternative).

Alternativen in der Form von zwei- oder vierstreifige ausgebauten Bundesstraßen werden in der Studie nicht berücksichtigt. In Deutschland ist bereits im Gesetz festgelegt worden, daß die Verbindung zwischen dem niederländischen Hauptverkehrswegenetz und der deutschen BAB 61 als Autobahn gebaut werden soll. Dies würde im Prinzip die Möglichkeit bieten, eine zweistreifige oder eine vierstreifige Straße als Alternative für den niederländischen Teil aufzunehmen. Wegen der in diesen Fällen entstehenden Diskontinuität des Straßenbildes und der geringeren Sicherheit wurde diese Möglichkeit nicht berücksichtigt. Bei den Alternativen 3, 4 und 5 ist es aus entwurfstechnischen Gründen nicht möglich, über eine so kurze Distanz eine mehrstreifige Schnellstraße zwischen zwei Autobahnen anzulegen. Dies bedeutet, daß sich die Alternativen, bei denen es um neue Linienführungen geht, auf Autobahnen beziehen.

In der Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie werden die Alternativen im Maßstab von mindestens 1 : 10.000 ausgearbeitet.

4.1 Null-Alternative

Im Falle der Null-Alternative werden keine Maßnahmen getroffen, um die in der Problemstellung genannten Probleme zu lösen oder zu verringern. Bei dieser Alternative wird von der bestehenden Situation ausgegangen, wobei jedoch alle zur Zeit in Verfahren festgelegten oder in Ausführung befindlichen Arbeiten auf dem Gebiet der Straßeninfrastruktur, der Schifffahrt oder des öffentlichen Personennahverkehrs abgeschlossen sein werden. Dabei wird auch die bereits in die Wege geleitete, im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport festgelegte Politik der Leitung und Begrenzung der Mobilität mit einbezogen. Außerdem wird in diesem Zusammenhang das Programm "Rail 21" berücksichtigt, soweit es hier relevant und in Ausführungsprogrammen aufgenommen worden ist. Die Null-Alternative wird als selbständige Alternative betrachtet und gilt auch als Bezugsrahmen für die anderen Alternativen.

4.2 Autobahn-Alternativen

Bei den Autobahn-Alternativen wird vom Bau einer Straße über eine neue Trasse ausgegangen. Die Festlegung von Trassen für Alternativen in der Straßeninfrastruktur kann auf unterschiedliche Weise stattfinden. Es stehen dafür fünf Trassen zur Verfügung. Diese Trassen wurden in den

Vorstudien für die Anbindung des niederländischen Hauptverkehrsstraßennetz an die BAB 61 bereits erörtert und unter der Rahmenvoraussetzung entwickelt, daß die heutige Raumnutzung so viel wie möglich aufrechterhalten werden soll, und daß eine Antastung der räumlichen Funktionen vermieden wird. In Karte 4 sind diese Trassen indikativ dargestellt worden.

In der Studie zur Prüfung der Trassen und der Umweltverträglichkeit sollen die Trassen in einem Maßstab von mindestens 1 : 10.000 näher definiert werden. Auf der Grundlage von Verkehrsprognosen soll geprüft werden, ob Teile von bereits bestehenden Verbindungen, die Teil der Alternativen sind, einer Anpassung bedürfen. Als mögliches Beispiel gilt in diesem Zusammenhang die Erweiterung der Aufnahmekapazität der heutigen A 67.

Trasse 1: Grenztrasse

Die Grenztrasse folgt von Zaarderheiken der A 67 und führt von dort (Grenzübergang Niederdorf) an der deutsch-niederländischen Grenze entlang zum heutigen Grenzübergang Schwänenhaus an der BAB 61. Bei Niederdorf wird der Anschluß als AB-Kreuz realisiert. Im nördlichen Teil wird diese Trasse an der Pumpstation der Rohrleitung von Rotterdam zum Rhein vorbeizuführen sein. Es gibt dafür eine Möglichkeit östlich der Station; westlich der Station gibt es wegen der dort vorhandenen dichten Bebauung keine Möglichkeit der Linienführung. Von hier aus folgt die Trasse auf niederländischem Gebiet zwischen der Groote Heide in den Niederlanden und der Venloer/Heronger Heide in Deutschland möglichst genau der Grenze. Die Trasse wird zwischen der Groote Heide in den Niederlanden und der Venloer bzw. Heronger Heide in Deutschland hindurchgeführt. An der BAB 61 wird der Grenzübergang etwas in nördliche Richtung verlagert werden müssen, damit die Trasse in einem fließenden Bogen zur BAB 61 geführt werden kann. Es soll hier eine Ausfahrt geschaffen werden, so daß der verbleibende westliche Abschnitt der BAB 61 als Strecke für den Verkehr mit Bestimmung Venlo genutzt werden kann. In der Studie wird ebenfalls zu prüfen sein, ob die künftigen Aufkommenswerte eine Verbreiterung der A 67 zwischen Zaarderheiken und dem AB-Kreuz bei Niederdorf unter Einbeziehung der Nordbrücke notwendig machen werden. Diese mögliche Verbreiterung stellt einen Teil der Trasse 1 dar.

Trasse 2: Leuth-Trasse

Die Leuth-Trasse folgt von Zaarderheiken aus der A 67 und der BAB 40. Die Leuth-Trasse wird im weiteren Verlauf vollständig über deutsches Gebiet verlegt. Es wird nahe Niederdorf ein AB-Dreieck zu realisieren sein. Die Trasse wird von dort aus in südliche Richtung an der B 221 gekoppelt geführt. Diese Kopplung sorgt dafür, daß ein weiterer Einschnitt in die Natur- und Landschaftsschutzgebiete so viel wie möglich verhindert wird. Nördlich von Leuth biegt die Trasse etwas mehr nach Westen ab, um von dort in einem Bogen um Leuth herum südostwärts zwischen Leuth und Kaldenkirchen in

die BAB 61 überzugehen. Hier wird eine Ausfahrt zu realisieren sein, so daß der Verkehr mit Bestimmung Venlo den restlichen, westlichen Teil der BAB 61 benutzen kann. In der Studie wird außerdem zu prüfen sein, ob die künftigen Aufkommenswerte eine Verbreiterung der A 67 zwischen Zaarderheiken und dem AB-Kreuz bei Niederdorf unter Einbeziehung der Nordbrücke notwendig machen werden. Diese mögliche Verbreiterung stellt einen Teil der Trasse 2 dar.

Trasse 3: Jammerdaalse-Heide-Trasse

Vom AB-Kreuz Zaarderheiken an verläuft die Trasse über die festgelegte Trasse der A 73-Süd bis zum östlichen Ende der Zuiderbrug-Brücke. Da die A 73-Süd auf dem Ostufer der Maas gebaut wird, wird an der Stelle, an der die A 73 die Schienenstrecke Venlo - Roermond kreuzt, ein AB-Dreieck gebaut.

Von hier aus biegt die Trasse in östliche Richtung über die Jammerdaalsche Heide zur BAB 61 ab, um anschließend etwas südlich des heutigen Grenzübergangs Keulse Barrière in die BAB 61 überzugehen. Unter Nutzung des restlichen Teils der BAB 61 soll hier ein Anschluß für den Verkehr mit Bestimmung Venlo realisiert werden.

Trasse 4: Gasthuishof-Trasse

Vom AB-Kreuz Zaarderheiken an verläuft die Trasse über die festgelegte Trasse der A 73-Süd bis zum östlichen Ende der Zuiderbrug-Brücke. Da die A 73-Süd auf dem Ostufer der Maas gebaut wird, wird an der Stelle, an der die A 73 die Schienenstrecke Venlo - Roermond kreuzt, ein AB-Dreieck gebaut.

Von hier aus biegt die Trasse in südöstliche Richtung an der Jammerdaalse Heide entlang ab und läuft zwischen dem Kloster Uhlingsheide und der Maria Auxiliatrix hindurch. Nördlich der Ausfahrt Nettetal-Kaldenkirchen geht die A 74 fließend in die BAB 61 über.

Den restlichen Teil der BAB 61 nutzend soll hier ein Anschluß für den Verkehr mit Bestimmung Venlo realisiert werden.

Trasse 5: Uhlingsheide-Trasse

Vom AB-Kreuz Zaarderheiken an verläuft sie über die festgelegte Trasse der A 73-Süd bis zum östlichen Ende der Zuiderbrug-Brücke. Da die A 73-Süd auf dem Ostufer der Maas gebaut wird, wird an der Stelle, an der die A 73 die Schienenstrecke Venlo - Roermond kreuzt, ein AB-Dreieck gebaut.

Von hier aus biegt die Trasse in südöstliche Richtung so viel wie möglich unter Umgehung der Jammerdaalse Heide zur deutsch-niederländischen Grenze ab, um von dort parallel zur Grenze auf deutschem Gebiet weitergeführt zu werden, die Bahnstrecke Venlo - Köln zu kreuzen und nahe der Anschlußstelle Nettetal-Kaldenkirchen fließend in die BAB 61 überzugehen. Hier wird eine Ausfahrt zu realisieren sein, so daß der Verkehr mit Bestimmung Venlo den restlichen, westlichen Teil der BAB 61 benutzen kann.

4.3 Umweltfreundlichste Alternative

Bei der umweltfreundlichsten Alternative handelt es sich um jene Alternative, bei der die nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt verhindert oder aber soweit dies nicht möglich sein sollte, unter Einsatz der besten bestehenden Möglichkeiten zum Schutze der Umwelt möglichst begrenzt werden sollen. Bei der Erarbeitung der umweltfreundlichsten Alternative wird versucht, eine Alternative zu entwickeln, die unter Berücksichtigung der Politik zum Schutze der Umwelt und der Natur dem mit der Schaffung der Verbindung gesteckten Ziel am nächsten kommt. Bei der Entwicklung der umweltfreundlichsten Alternative wird man einerseits die Minimierung der Auswirkungen auf das Wohn- und Lebensklima zu berücksichtigen haben, während andererseits auch die Verträglichkeit mit der natürlichen Umwelt von Bedeutung sein wird. Bei der Entwicklung der umweltfreundlichsten Alternative wird ausdrücklich das zwischen diesen beiden Aspekten bestehende Spannungsfeld zu berücksichtigen sein.



Korridor 1. Venlose Heide.

5 ZU UNTERSUCHENDE AUSWIRKUNGEN

Auswirkungen auf die Umwelt und andere Aspekte werden in einzelnen Phasen des Projektes auftreten. So gibt es z.B. Auswirkungen, die nur während der Bauarbeiten auftreten, während andere erst nach der Inbetriebnahme der Straße wirksam werden. Für jede einzelne Auswirkung soll hier angegeben werden, was die Folgen sind, und in welcher Phase die Auswirkungen jeweils erwartet werden können.

Außer den hier genannten können auch sekundäre Auswirkungen vorkommen. Es handelt sich dabei um Auswirkungen, die nicht unmittelbar auf den Bau und die Nutzung des Objektes zurückzuführen sind oder solche die nicht in der näheren Umgebung, sondern anderswo auftreten. In diesem Zusammenhang wäre an die Gewinnung der benötigten Rohstoffe und die Beeinflussung der Verkehrsflüsse als Folge von wirtschaftlichen Entwicklungen in der Nähe des Objektes zu denken. Dort, wo die Auswirkungen von bereits ausgeführten oder in Ausführung befindlichen bzw. durch Verfahren bereits festgelegten Aktivitäten mit den Auswirkungen der A 74 zusammenlaufen können, sollen diese in einer gemeinsamen Übersicht zusammengetragen werden.

5.1 Verkehr

Während der Arbeiten für den Bau der neuen Infrastruktur kann der Bauverkehr die Ursache von zusätzlichen Verkehrsbelästigungen sein.

Bei der Nutzung der neuen Infrastruktur sind positive Auswirkungen auf den Verkehr über die bestehenden Straßen und Ortsdurchfahrten möglich. An anderen Stellen kann die neue Infrastruktur sich in Form von zusätzlichem Verkehrsaufkommen auswirken. Die neue Infrastruktur sorgt u.U. dafür, daß bestehende Straßen gesperrt oder entfernt werden.

Außerdem wird die neue Infrastruktur Folgen für die Mobilität in ihrer Gesamtheit haben. Diese Folgen sind auch für bestimmte Aspekte der Umwelt wie Energieverbrauch und Immission von Schmutzstoffen von Bedeutung.

Darüber hinaus wird auch zu prüfen sein, welche möglichen Auswirkungen etwaige Initiativen zur Verbesserung des Güterverkehrs über die Schiene haben werden.

Für die Alternativen soll eine Prognose der Auswirkungen gegeben werden, die es im Bereich der Verkehrssicherheit geben wird.

5.2 Boden und Geomorphologie

Als Folge der Arbeiten für den Bau der neuen Infrastruktur werden die Zusammensetzung des Bodens sowie die Geomorphologie vor Ort gestört.

Während der Arbeiten für den Bau und bei der Nutzung der neuen Infrastruktur besteht die Gefahr der Verschmutzung des Bodens. Um dies zu verhindern, wer-

den Schutzmaßnahmen zu treffen sein. Von den bereits im Boden vorhandenen Verunreinigungen wird dem Bau vorausgehend eine Bestandsaufnahme erstellt; außerdem sollen Sanierungsarbeiten durchgeführt werden.

5.3 Gewässer und Grundwasser

Je nach Art und Weise der Durchführung muß der Grundwasserpegel während der Arbeiten für den Bau der neuen Infrastruktur möglicherweise vorübergehend für die Durchführung einzelner Arbeiten abgesenkt werden. Als Folge von ständigen Trockenlegungen durch den Straßenkörpern können Senkungen des Grundwasserpegels auftreten. Darüber hinaus können Ströme im Grundwasser, die oft zur Maas hinfließen, gestört werden.

Sowohl während der Bauarbeiten als auch während der Nutzung können Verschmutzungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer auftreten. Um dies zu verhindern, werden Schutzmaßnahmen getroffen. Für die Realisierung des Projektes kann es unter Umständen notwendig sein, Gewässer umzuleiten oder zu erweitern.

5.4 Wohnklima: Luft, Lärm, Barrierenwirkung, Sicherheit

Die vom Verkehr verursachten Belästigungen als Folge von Luftverschmutzungen werden im Bereich der heutigen Strecken zurückgehen. An anderen Stellen wird die Belästigung hingegen zunehmen.

Als Folge der Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur kann unter Umständen an bestimmten Stellen eine Belästigung durch Lärm entstehen, während an anderen Stellen an bestehenden Straßen eine Verbesserung auftritt. Dabei ist zu bedenken, daß nicht nur bewohnte Ortschaften, sondern auch Erholungs- und Naturgebiete gegen Lärm empfindlich sind. Zur Beschränkung der Lärmbelästigung durch neue infrastrukturelle Maßnahmen werden an einzelnen Stellen Einrichtungen zur Schalldämmung zu errichten sein.

Die Einrichtung einer neuen Straße wird eine neue Barriere schaffen, während die Barrierefunktion der alten Straßen in den Ortschaften dadurch abgebaut wird.

Der Transport von Gefahrgütern birgt die Gefahr von Unfällen mit ernstesten Folgen. Falls diese Stoffe nicht länger durch die Ortschaften hindurch befördert werden, werden die möglichen Folgen in diesen Bereichen geringer.

5.5 Natur und Landschaft

Die Einrichtung der neuen Straßen-Infrastruktur hat das Zerbrechen ökologischer Beziehungen zur Folge.

Maßnahmen, durch die diese Auswirkungen der neuen Infrastruktur auf ein Mindestmaß beschränkt werden sollen, werden in der vorliegenden Studie ebenfalls mit einbezogen.

Die Flächeninanspruchnahme der Straßenverbindung selbst ist so groß, daß ein Eingriff in Natur und Landschaft

unumgänglich ist. Bei der Einrichtung der neuen Infrastruktur besteht die Möglichkeit, die Durchtrennung von in dieser Hinsicht bedeutsamen Gebieten durch die optimale Einbindung in die bereits bestehende Infrastruktur sowie durch die Einrichtung von entsprechenden Vorkehrungen (Tunneln, landschaftlichen Elementen) auszugleichen.

Neue Infrastruktur ist in der Landschaft selbst sichtbar; dies kann zu einer Antastung von visuell-landschaftlichen sowie von kulturhistorischen Werten führen.

Die im Gebiet vorkommenden archäologischen Werte können durch die Schaffung von Infrastruktur angetastet werden.

Dieser Eingriff kann bis zu einer gewissen Höhe durch einen Ausgleichsplan wieder wettgemacht werden. In der Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie soll angegeben werden, wie ein solcher Plan für jede einzelne Alternative gestaltet werden kann.

5.6 Wirtschaft

Die Verbesserung der Infrastruktur in Nord- und Mittellimburg ist förderlich für die wirtschaftliche Entwicklung der miteinander zu verbindenden städtischen Knotenpunkten in den Niederlanden. Darüber hinaus entsteht hiermit eine bessere Erschließung der bestehenden Unternehmen in Nord- und Mittellimburg und wird die Region als wirtschaftlichen Standort attraktiver. Die ggf. einzurichtende Infrastruktur nimmt Boden in Anspruch, was sich negativ auf die wirtschaftlichen Aktivitäten, die Agrarwirtschaft und die Forstwirtschaft auswirken wird.

5.7 Raumordnerische Auswirkungen

Alle Gebiete in den Niederlanden haben auf nationaler, provinzialer und kommunaler Ebene eine gewisse raumordnerische Funktion erhalten. Die Verbesserung der Infrastruktur kann sich sowohl positiv als auch negativ auf die zuerkannte Funktion auswirken. Der Raumbedarf als Folge der Realisierung eines neuen Projektes im infrastrukturellen Bereich kann an bestimmten Stellen ein Hemmnis oder Hindernis für andere zuerkannte Funktionen (wie in den Gebietsentwicklungs- und Flächennutzungsplänen) bedeuten. Die Verbesserung der Infrastruktur kann die Funktion einzelner Gebiete im raumordnerischen Sinne jedoch verbessern.

5.8 Vergleich der Alternativen

Wenn die Auswirkungen für diese Themen festgelegt worden sind, sind sehr viele Daten bekannt. Es wird nicht möglich sein, rasch einen Überblick dieser Daten zu erstellen. Um einen besseren Zugriff auf die großen Datenmengen zu bekommen, sollen diese in Gruppen eingestuft werden, wobei vergleichbare Auswirkungen zu einem einzigen Thema zusammengefaßt werden. Man wird bestrebt sein, im Studienbericht eine übersichtliche Darlegung aller relevanten Themen und Alternativen zu erreichen.



Korridor 3. Jammerdaalse Heide.

6 VERFAHREN UND BESCHLÜSSE

Das Vorhaben, für das einen vom Minister für den Verkehr und das Wasserwesen sowie vom Minister für den Wohnungsbau, die Raumordnung und die Umwelt gefaßten Beschluß erbeten wird, wobei eine Umweltverträglichkeitsstudie als Vorbereitung erstellt wird, besteht aus der Bestimmung der Trasse (Linie) der A 74 zwischen dem AB-Kreuz Zaarderheiken und der BAB 61.

Diese Hinterlandverbindung ist im Zweiten Strukturschema für den Verkehr und Transport indikativ und limitativ als zu realisieren verzeichnet. Das für diese Bestimmung durchzuführende Verfahren ist die integrierte Trassen-/Umweltverträglichkeitsprüfung.

Da die Verbindung möglicherweise außerdem zum Teil oder sogar ganz auf deutschem Gebiet liegen wird, wird auch in Deutschland ein Verfahren für die Realisierung der Verbindung durchgeführt.

Im Folgenden wird aufgezeichnet, wie sich das Verfahren in den Niederlanden zusammensetzt; dabei wird bei einer Reihe von Schritten auch dargelegt, welche entsprechende Verfahrensschritte in Deutschland zu nehmen sein werden.

6.1 Das Verfahren

Das Verfahren, das in den Niederlanden für die A 74 durchzuführen ist, ist die Trassen-/Umweltverträglichkeitsprüfung. Dieses Verfahren gründet auf zwei anwendbare Gesetze: das "Tracéwet" (Trassenführungsgesetz) und das "Wet Milieubeheer" (Umweltschutzgesetz). Die beiden Verfahren sind aufeinander abgestimmt und werden integral durchgeführt.

Im großen und ganzen läuft das Verfahren wie folgt ab:

- Veröffentlichen der Startnotiz und Beteiligungsverfahren;
- Erstellen und Festlegen der Leitlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung (Leitlinien-mer);
- Erstellen und Veröffentlichung der Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie;
- Beteiligungsverfahren, Gutachten und Konsultationen;
- Entwurf des Trassenbeschlusses;
- Festlegung des Trassenbeschlusses.

Was die Leitlinien, die Prüfung, die Festlegung der Vorzugstrasse sowie des Entwurfs des Trassenbeschlusses betrifft, so ist jeder zur Teilnahme am Beteiligungsverfahren berechtigt. Die Produkte, auf die das Mitbestimmungsrecht Anwendung findet, betreffen die Startnotiz, die Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie und der Entwurf zum Trassenbeschluß.

Das Verfahren umfaßt, bis der Beschluß der beiden Minister gefaßt worden ist, sieben Schritte:

Schritt 1: Erstellen der Startnotiz

Das Vorhaben, eine Verbindung zwischen Zaarderheiken

und der BAB 61 zu realisieren, wird vom Initiator, dem Hauptingenieur-Direktor der Rijkswaterstaat in der Direktion Limburg, mittels einer Startnotiz den zuständigen Behörden, dem Minister für den Verkehr und das Wasserwesen und dem Minister für den Städtebau, die Raumordnung und den Umweltschutz mitgeteilt. Die zuständige Behörde sorgt für die Veröffentlichung der Startnotiz und legt diese zur Einsichtnahme vor.

Nach der Veröffentlichung der Startnotiz besteht für jedermann vier Wochen lang die Gelegenheit, bei der zuständigen Behörde seine bzw. ihre Ansichten vorzubringen. Zu diesem Zweck werden im Studiengebiet unter anderem Informationsabende veranstaltet. In dieser Phase können sich auch Deutsche beteiligen.

Schritt 2: Beteiligung und Festlegen der Leitlinien

An hand der Startnotiz, der Reaktionen aus der Beteiligungsrunde und der Gutachten der gesetzlich bestimmten Berater und der Kommission für die Umweltverträglichkeitsprüfung legen die Minister für den Verkehr und das Wasserwesen und für den Städtebau, die Raumordnung und den Umweltschutz Leitlinien fest. Auch auf deutscher Seite wird in dieser Phase ein Anforderungskatalog für die Studie festgelegt: der Untersuchungsrahmen. Die Trassenstudie/Umweltverträglichkeitsprüfung hat den niederländischen Leitlinien und dem deutschen Anforderungskatalog zu entsprechen.

Schritt 3: Erstellen und Veröffentlichung der Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie

Unter Berücksichtigung der Leitlinien der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen und für den Städtebau, die Raumordnung und den Umweltschutz und der deutschen Anforderungen erstellt der Initiator in dieser Phase die Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie. Formal gesehen ist dem Initiator dafür keine zeitliche Begrenzung vorgegeben. Die Erstellung der Note geschieht im Einvernehmen mit Deutschland. Die Alternativen werden in der Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie in einem Maßstab von mindestens 1 : 10.000 ausgearbeitet. Die Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie wird der zuständigen Behörden übersandt, und diese Behörde sorgt anschließend für die Veröffentlichung.

Schritt 4: Beteiligung, Prüfung und Begutachtung

Nach der Veröffentlichung der Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie werden Anhörungen veranstaltet, und außerdem besteht acht Wochen lang die Möglichkeit, Einwände vorzutragen. Während dieser Zeit können auch die gesetzlichen Berater ihre Gutachten vorlegen. Für die Behörden in der Region (Provinz, Kommunen und Wasserverbände) beträgt diese Zeit vier Monate.

Das Sekretariat des "Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur" (Beratungsgremium für die Verkehrs-Infrastruktur) versorgt die Beteiligungsunden, bündelt die Reaktionen aus den Beteiligungsunden und stellt die Ergebnisse der Kommission für die Umweltverträglichkeitsprüfung ("Commissie mer") und der

zuständigen Behörde zur Verfügung.

Nach den Anhörungen prüft die "Commissie-mer" den Bericht an hand der festgelegten Leitlinien hinsichtlich der Umweltaspekte und legt ein Gutachten darüber vor, in dem die Ergebnisse der Beteiligungsrounden und die Gutachten der Berater berücksichtigt worden sind.

Schritt 5: Entwurf des Trassenbeschlusses

Auf der Grundlage der Daten aus der Streckenote/Umweltverträglichkeitsstudie, der Beteiligungsrounde und der Gutachten entscheidet der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen zusammen mit seinem Kollegen für den Wohnungsbau, die Raumordnung und die Umwelt, ob das Projekt realisiert werden soll, und wenn ja, welche Alternative ihrer Ansicht nach zu bevorzugen ist. Diese Wahl wird im gegenseitigen Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsminister getroffen.

Diese Vorzugstrasse wird zu einem Entwurf des Trassenbeschlusses im Maßstab von mindestens 1 : 2.500 weiter erarbeitet. Die Unterlagen zur erarbeiteten Vorzugstrasse werden ihrerseits ebenfalls zur Einsichtnahme ausgelegt.

Schritt 6: Beteiligung und Reaktionen

Es besteht nunmehr vier Wochen lang die Möglichkeit, beim Minister für den Verkehr und das Wasserwesen schriftlich zu reagieren. Darüber hinaus haben Interessenten während dieser Frist die Möglichkeit, ihre Ansichten auch mündlich vorzubringen. Für die Behörden der betreffenden Region beträgt diese Frist zwölf Wochen. Die Provinzverwaltung und die betroffenen Kommunen haben mitzuteilen, ob sie bereit sind planerisch an der Realisierung mitzuwirken. Die genannte Frist ist verbindlich.

DIE INTEGRIERTE TRASSENSTUDIE-UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Zeit	Verfahrensschritte in den Niederlanden
September 1995	Veröffentlichung der Startnotiz
Oktober 1995	Startnotiz zur Einsichtnahme und Beteiligungsrounde (4 Wochen)
November 1995	Gutachten über die Leitlinien durch die Kommission für die Umweltverträglichkeitsprüfung
Dezember 1995	Leitlinien durch die zuständige Behörde
Januar 1996	Beginn der Erstellung der Note
	Informationsrunde über den Sachstand
	Veröffentlichung der Note
	Ende der Beteiligungsrounde (8 Wochen)
	Ende der Zeit für Reaktionen durch die Provinz, Kommunen und Wasserverbände (4 Monate)
	Versand und Einsichtnahme des Entwurfs zum Trassenbeschuß auf der Grundlage des Vorzugs (im gegenseitigen Einvernehmen mit dem Bundesminister)
	Ende der Beteiligungsrounde (4 Wochen)
	Ende der Zeit für Reaktionen durch die Provinz, Kommunen und Wasserverbände (12 Wochen)
	Festlegung des Trassenbeschlusses
	Fertigstellung der Flächennutzungspläne

Schritt 7: Trassenbeschluß

Die Minister für den Verkehr und das Wasserwesen sowie für den Wohnungsbau, die Raumordnung und den Umweltschutz legen den Trassenbeschluß endgültig fest. Notwendigenfalls findet eine Ausweisung auf Grund des niederländischen Raumordnungsgesetzes ("Wet Ruimtelijke ordening") statt.

Der Trassenbeschluß wird der Ersten und der Zweiten Kammer des niederländischen Parlamentes, der Generalstaaten und den Behörden in der Region zugesandt. Darüber hinaus wird er zur Einsichtnahme im Staatsanzeiger sowie in den regionalen Tageszeitungen veröffentlicht.

Nach der Festlegung der Trasse hat man noch die Möglichkeit, bei der - dem deutschen Verwaltungsgericht entsprechenden - Abteilung für Verwaltungsrechtsfragen des niederländischen Staatsrates ("Raad van State") Berufung einzulegen.

Auf den nächsten Seiten ist eine schematische Darstellung des niederländischen Verfahrens für dieses Projekt abgebildet.

Gleichzeitig mit dem niederländischen Verfahren wird auch in Deutschland ein vergleichbares Verfahren ablaufen. Eine Übersicht der beiden Verfahren im zeitlichen Überblick liegt als Anlage 2 vor.

6.2 Bereits gefaßte und noch zu fassende Beschlüsse

Es wurden bereits die nachfolgenden, für die A 74 relevanten Beschlüsse gefaßt:

- Festlegung der Trasse der A 73-Nord (Boxmeer - Venlo), 2. April 1982;
- Allgemeine Revision des "Streekplan", vergleichbar mit Gebietentwicklungsplan, für Nord- und Mittellimburg (16. Dezember 1994) durch die Provinzialstaaten der Provinz Limburg;
- Festlegung der Trasse der A 73-Süd (Venlo - St.-Joost): am 3. März 1995 hat die Regierung auf Grund eines Antrags der Zweiten Kammer des niederländischen Parlamentes vom 2. März 1995 beschlossen, daß diese Trasse auf dem östlichen Ufer der Maas gebaut werden soll;
- auf der Grundlage gültiger Flächennutzungspläne wurde der Bau der Südbrücke und der Südbrückentrasse bei Venlo bereits in Angriff genommen;
- der von der Bundesregierung am 15. Juni 1992 verabschiedete Bundesverkehrswegeplan.

Folgende Beschlüsse werden noch zu fassen sein:

- in den Niederlanden die Festlegung der Trasse der A 74 durch die Minister für den Verkehr und das Wasserwesen sowie für den Wohnungsbau, die Raumordnung und den Umweltschutz ;
- die festgelegte Trasse wird im betreffenden "Streekplan" sowie in den betreffenden Flächennutzungsplänen von den Provinzialstaaten der Provinz Limburg bzw. von den betroffenen Stadt- und Gemeinderäten festzuschreiben sein;
- in Deutschland die Liniénbestimmung und im Anschluß daran die Planfeststellung.

Anlage 1 ERKLÄRUNG DER VERWENDETEN BEGRIFFE

In der Startnotiz gelten für die nachstehenden Begriffe folgende Bedeutungen:

Agrar-Business

Alle im Zusammenhang mit der Agrar- und der Gartenbauwirtschaft abgeleiteten Aktivitäten

Archäologie

Altertumskunde und -forschung

Autobahn

Verkehrsstraße mit getrennten Fahrbahnen, niveaufreien Kreuzungen und Aus- und Einfahrten, an denen Kraftfahrzeuge, die eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h erreichen können, auf die Straße fahren und sie verlassen dürfen

BAB (Bundesautobahn)

Autobahn auf deutschem Gebiet

Bundesminister für Verkehr

Der in Deutschland auf Bundesebene für den Verkehr zuständige Minister

Durchgangsverkehr

Verkehr, dessen Herkunft oder endgültige Bestimmung nicht innerhalb des Studiengebietes gelegen ist

Euregionalisierung

Die Integration in einem europäischen Zusammenhang (für Grenzregionen)

Geomorphologie

Die erklärende Beschreibung der Formen der Erdoberfläche vor dem Hintergrund von deren Entstehen

gesetzliche Berater

Die im "Wet Milieubeheer" (Umweltschutzgesetz) gesetzlich ausgewiesenen Berater zu Aktivitäten, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchlaufen werden soll; diese Gruppe besteht aus dem Inspektor für die Umwelthygiene, dem Direktor für Agrarwirtschaft, Natur und Freiluftreholung der Provinzverwaltung sowie aus Beratern für Fragen des Beschlußbildungs- und -Beschlußfassungsverfahrens

Haupttransportachse

Verbindung zwischen den städtischen Knotenpunkten und den Mainports oder jeweils zwischen diesen untereinander

Hauptverbindungsstrecke

Eine zum Hauptverkehrswegenetz gehörende Autobahn

Hinterlandverbindung

Die wichtigsten Verbindungen der Mainports Rotterdam und Schiphol mit dem Hinterland Deutschland und Belgien

Infrastruktur

In dieser Startnotiz: Verbindungen über Land und über Wasser

Initiator

Die Instanz, die eine Aktivität zu unternehmen wünscht, in diesem Falle der Hauptingenieur-Direktor der Direktion Limburg der Rijkswaterstaat

Kommission für die Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine aus Sachverständigen bestehende Kommission, welche Sachverständigen den Minister über den Inhalt einer Umweltverträglichkeitsprüfung beraten. Die Kommission besteht insgesamt aus ca. 180 unabhängigen Sachverständigen. Für jede Umweltverträglichkeitsprüfung wird eine Arbeitsgruppe zusammengestellt.

Leitlinien

Die in den Niederlanden geltenden Anforderungen, denen die Studie zu entsprechen hat; diese Leitlinien beziehen sich auf die zu beschreibenden Alternativen, die Beschreibung der möglicherweise beeinflussten Umwelt und die zwecks Vorhersage und Bewertung der Umweltverträglichkeit zu handhabenden Methoden und Techniken

mer

Das Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit in den Niederlanden

MER

Die Umweltverträglichkeitsstudie in den Niederlanden

Ökologie

Die Lehre der Beziehungen zwischen Tieren und Pflanzen zur einen und der Umgebung, in der sie leben, zur anderen

"Overlegorgaan verkeersinfrastructuur"

Ein den Minister für den Verkehr und das Wasserwesen beratendes Gremium ("OVI")

Planologie

Raumordnerische Planung

Projektnote/MER

Ein Dokument, in dem die Überlegungen über ein Projekt dargestellt sind, über das der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen entscheidet. In diesem Dokument sind auch die Anforderungen übernommen, die aus der Umweltverträglichkeitsprüfung hervorgegangen sind

Schnellstraße

Verkehrsstraße, auf der ausschließlich Kraftfahrzeuge fahren dürfen, die eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 40 km/h erreichen können

Startnotiz

In der Startnotiz werden das Vorhaben, die Erarbeitung und das Verfahren der Beschlußbildung und -fassung über ein Projekt beschrieben

Staufefahr

Die Gefahr für den täglichen Verkehr, mit einer Verzögerung konfrontiert zu werden; für Hauptverbindungsstrecken und Haupttransportachsen wird eine Norm von 5 Prozent eingehalten; für Hinterlandverbindungen gilt eine Norm von 2 Prozent

Straßen mit einer Fahrbahn

Aus zwei Fahrspuren - für jede Richtung eine - bestehende Straßen

"Structuurschema verkeer en vervoer" (Strukturschema für den Verkehr und Transport)

Eine Note über den langfristig zu befahrenden bzw. den staatlichen politischen Kurs auf dem Gebiet des Verkehrs und des Transports

Trasse (Linie)

Die festgelegte Achslinie für eine zu bauende oder entworfene Straße

Trassenbeschluß

Ein gemäß dem niederländischen Trassengesetz ("Tracéwet") vom Minister zu fassender Beschluß zur Festlegung einer Trasse einer Staatsstraße (Autobahn)

Trassen-/Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine integrierte Studie nach den Trassen, in der gleichzeitig die Umweltverträglichkeit im Sinne der Bestimmungen des Beschlusses über die Umweltverträglichkeitsprüfung ("Besluit milieu-effectrapportage") beschrieben wird

Untersuchungsrahmen

Der Anforderungskatalog, der die Studie von deutscher Seite zu entsprechen hat

UVS

Die Umweltverträglichkeitsstudie, das deutsche Äquivalent zur niederländischen "milieu-effectrapportage"

Verkehrsintensität

Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen einer Straße in beiden Richtungen je 24 Stunden

Verkehrsregionen

Regionales Gremium mit Aufgaben auf dem Gebiet des Verkehrs und des Transports, an denen sich Behörden auf der Grundlage des Gesetzes über gemeinsame Regelungen ("Wet gemeenschappelijke regelingen") beteiligen

Vinex

Vierte Raumordnungsnote Extra

Zuständige Behörde

Die kompetente Behörde, in deren Zuständigkeitsbereich es gehört, einen Beschluß über die Aktivität des Initiators zu fassen - in diesem Falle der Minister für den Verkehr und das Wasserwesen

Anlage 2 Abstimmung des deutschen und des niederländischen Verfahrens

Gleichzeitig mit der Durchführung der Trassen-/Umweltverträglichkeitsprüfung in den Niederlanden wird in Deutschland die Linienbestimmung für die mögliche Verlegung der BAB 61 festgelegt, der eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorausgeht.

In Deutschland ist der Bund (Bundesministerium für Verkehr) für die Bundesautobahnen verantwortlich. Diese Verantwortung wird im Auftrag des Bundes von den Ländern getragen. In Nordrhein-Westfalen ist der Minister für Stadtentwicklung und Verkehr der Träger. Im Namen dieses Ministeriums werden die Aufgaben von den Landschaftsverbänden durchgeführt. Für die A 74/BAB 61 ist der Landschaftsverband Rheinland mit dem Rheinischen Autobahnamt Krefeld der wichtigste Gesprächspartner.

Das deutsche Verfahren weicht von dem niederländischen ab. In Deutschland werden der Status und die Gestaltung einer Straßenverbindung auf Bundesebene im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Die exakte Führung der Trasse ist in diesem Plan noch nicht klar festgelegt. Diese Festlegung findet erst im Laufe des Linienbestimmungsverfahrens statt, das mit der Bestimmung der Linie durch den Bundesminister für Verkehr erfolgt. Das Linienbestimmungsverfahren nimmt im allgemeinen ein bis zwei Jahre in Anspruch. Diese Bestimmung bedeutet nicht das grüne Licht für den Beginn der Bauarbeiten.

Die Rechtskraft ist erst mit der Planfeststellung erlangt. Die Umweltverträglichkeitsstudie oder UVS geht der Linienbestimmung voraus; hiermit wird eines der Grundlagendokumente für die Linienbestimmung geschaffen.

Auch das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung weicht von dem Verfahren in den Niederlanden ab. So gibt es in Deutschland keinen formellen Beginn des Verfahrens durch die Veröffentlichung einer Startnotiz. Das deutsche UVS-Verfahren läuft in der ersten Sitzung von Fachbehörden, dem sogenannten ersten Behördentermin, an. Die Gruppe der Fachbehörden setzt sich aus Fachleuten der betroffenen Umweltdisziplinen zusammen; die Aufgabe der Gruppe besteht in der gemeinsam mit dem Initiator zu erstellenden Formulierung des Untersuchungsrahmens für die Studie. Dieser Untersuchungsrahmen ist ein auf das Projekt konzentrierte Ergänzung zu allgemeinen Leitlinien.

Die Abstimmung hat für das gesamte durchzuführende Verfahren stattgefunden. Die Ausgangspunkte der Abstimmung sind:

- "Tracéwet" Gesetz/Umweltverträglichkeitsprüfung in den Niederlanden und Linienbestimmung/UVS in Deutschland; dabei stellt die niederländische Streckennote/Umweltverträglichkeitsstudie mit der deutschen UVS ein einziges, einheitliches Produkt dar;
- Veröffentlichung der Startnotiz (Niederlande), 1995;
- inhaltliche Abstimmung der Empfehlungen-Leitlinien und des Untersuchungsrahmens;
- der Entwurf des Trassenbeschlusses und die Linienbestimmung sollen abgestimmt sein.

In der nachstehenden Übersicht ist die Gesamtheit der Verfahren in beiden Ländern abgestimmt nebeneinander gestellt. In der Spalte "Zeit" sind die wichtigsten Fristen aufgenommen; die Vorbereitungszeit für die benötigten Produkte geht den genannten Fristen voraus.

Sowohl für das niederländische als auch für das deutsche Verfahren gilt, daß der Verlauf des Verfahrens kontinuierlich mit den beteiligten Behörden abzustimmen sein wird. Das deutsche Verfahren ist für dieses Projekt in der Zeit der Linienbestimmung gestrafft worden, damit diese Zeit möglichst mit dem niederländischen Verfahren Schritt halten kann. Dadurch besteht jedoch die Gefahr, daß in dieser Phase eine Verzögerung auf deutscher Seite im Vergleich zum Zeitplan entsteht.

Von der Möglichkeit eines Berufungsverfahrens bei der Rechtsprechungsabteilung des "Raad van State" ist nicht ausgegangen worden.

Wegen des anderen juristischen Status der Linienbestimmung wird in Deutschland noch ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sein.

Zeit	Verfahrensschritte in den Niederlanden	Verfahrensschritte in Deutschland	Fristen in den Niederlanden
September 1995		Erstellen des Entwurfs des Untersuchungsrahmens	
September 1995	Veröffentlichung der Startnotiz	Anlaufen der UVS	
	Stellungnahme zum Untersuchungs- rahmen durch die Kommission für die Umweltverträglichkeitsprüfung		
November 1995		Anpassung des Untersuchungs- rahmens und 1. Behördentermin	
November 1995	Empfehlungen zu den Leitlinien durch die Kommission für die Umweltverträglich- keitsprüfung		
Dezember 1995	Richtlinien zuständige Behörde		3 Monate
Januar 1996	Vergabe des Auftrags zur Studie		
		2. Behördentermin nach der Bestandsaufnahme	
	Abrundung der Note		
		3. Behördentermin (Abschluß)	
	Veröffentlichung der Note	Veröffentlichung der Note	
		Antrag auf Linienbestimmung	
	Abschluß der Beteiligungsrunde		8 Wochen
	Abschluß der Frist für Reaktionen durch Provinzverwaltung, Kommunen und Wasserverbände		4 Monate
	Versand und Einsichtnahme in den Entwurf zum Trassenbeschluß auf der Grundlage der Vorzugstrasse (im Einvernehmen mit dem Bundesminister)	Linienbestimmung durch den deutschen Bundesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem nieder- ländischen Ministern für den Verkehr und das Wasserwesen und dem Minister für Wohnungsbau, Raumordnung und Umwelt)	
	Festlegung des Trassenbeschlusses	Beginn des Planfeststellungs- verfahrens	12 Wochen
	Fertigstellung der Flächennutzungspläne	Erlaß des Planfeststellungs- beschlusses	
		Fertigstellung Flächennutzungsplans	

AUSFÜHRUNGSPROJEKTE HAUPTVERKEHRSSTRABENNENETZES 1995 - 1999
(Basis SVV - II, teil e)

- Hinterlandverbindung
- Haupttransportachse
- Verbindung - Hauptstraßennetz
- ==== Projekt in Ausführung
- Geplante Ausführung, start 1995
- Geplante Ausführung 1996 - 1999
- 23 Straßennummer

