

Änderungsantrag

der Abgeordneten Schulte (Menden), Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

**zur zweiten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der
Bundesfernstraßen – 3. FStrAbÄndG –
— Drucksachen 10/4389, 10/4734 —**

Der Bundestag wolle beschließen:

Zu Artikel 1:

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird wie folgt geändert:

Die B 76, Ortsumgehung Preetz, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Die geplante Umgehung läuft auf einer neuen Trasse um Preetz und Schellhorn herum und trifft in Höhe Sophiendorf auf die bisherige B 76. Da die Umgehung kreuzungsfrei verlaufen soll, werden im Bereich Weinberg (vor der Ortseinfahrt Preetz) mehrere Auf- und Abfahrten eingerichtet werden müssen. Hier wird das Waldstück zwischen Bahnlinie und jetziger B 76 weichen müssen.

Der nächste kritische Punkt ist der Wald vor der Schwentine sowie die Überquerung der Schwentine, die auf Pfeilern erfolgen soll. Der geplante Verlauf führt weiter über Äcker und Wiesen im Bereich der Gemeinden Wakendorf, Lehmkuhlen, Falkendorf, Scharstorf, Sophienhof und Trent.

Durch die geplante Umgehung wird nur etwa ein Drittel des Verkehrs von der B 76 abgezogen, da zwei Drittel des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr (Verkehrsgutachten 1976 und 1980) sind.

Es erfolgt eine Ausdehnung der Lärmbelästigung auf die Bewohner der Siedlung Ellhornshörn und der Dörfer Wakendorf und Falkendorf. Das Schwentinetal, das bei Preetz von der Bundes-

straße durchschnitten werden soll, ist ein Landschaftsteil, der in seiner Gesamtheit erhalten bleiben muß: reichhaltige Flora und Fauna, Hochstauden-Ufervegetation, alter Baumbestand, Höhlenbäume, Altarmgewässer, Waldsäume, Geländeausprägung – all das kennzeichnet den ökologischen und landeskulturellen Wert, der nicht zuletzt von vielen ruhesuchenden Menschen geschätzt wird. Es handelt sich um ein schützenswertes Landschaftsschutzgebiet.

Das Landesamt für Naturschutz und Landespflege hat im Auftrag des Ministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten ein landschaftsökologisches Gutachten erstellt. Die Einsichtnahme wurde interessierten Preetzern lange Zeit verwehrt. Erst nach der Beschlußfassung der Stadtvertreter bekamen die Straßenbaugegner Gelegenheit, sich anhand des Gutachtens umfassend zu informieren.

Das Gutachten unterstreicht den besonderen Wert des „überplanten“ Gebietes und hält jede Beeinträchtigung für unvereinbar mit dem Landschaftspflegegesetz. Das Landesamt ist weiter zu dem Ergebnis gekommen, daß die Eingriffe nicht angemessen auszugleichen sind, was aber nach dem BNatSchG, § 8, gewährleistet sein muß. Darüber hinaus werden in dem Gutachten Berechnungen angestellt, die vermuten lassen, daß das gesamte Tal – verstärkt durch die Echowirkung der Waldkulisse – weiträumig verlärmte würde.

Weiter werden zwei Landschaftsschutzgebiete berührt bzw. durchschnitten.

Da es sich um relativ unberührte Gebiete handelt, erfolgt durch den Bau eine weitere Schadstoffverteilung und Bodenversiegelung. Die Landschaft wird durch eine weitere Straße zerschnitten. Es werden große Strecken über landwirtschaftlich genutzte Flächen geführt, so kommt es durch die Zerschneidung zu einer Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung.

Durch die erteilten Baugenehmigungen wurden im Bereich der jetzigen B 76 Fakten geschaffen, die eine innerörtliche Lösung erschweren:

- Altersheim an der B 76,
- die Raiffeisenbank baute 1984 am neuralgischen Verkehrsknoten Garnkorb,
- Genehmigung weiterer Wohnbebauung an der B 76.

Es wird von seiten der Gemeinde wenig getan, um Alternativen jenseits des Autoverkehrs zu schaffen, wie z.B. eine gezielte Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Deshalb soll das für den Bau der Umgehungsstraße vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 um die für das genannte Projekt angesetzten Mittel verringert werden. Die Einsparungen werden für Investitionen bei der Eisenbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.