

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 199 in Flensburg (Osttangente) und der Ausbau Flensburg-Wees wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

1. Die im Bundesverkehrswegeplan als B 199 enthaltene östliche Stadtumgehung von Flensburg (Osttangente) wird die Innenstadt nicht entlasten. Der Generalverkehrsplan der Stadt Flensburg geht von falschen Annahmen und Prognosen aus. Die Innenstadt wird nicht entlastet, sondern die heutigen Belastungen bleiben bestehen. Die prognostizierten Verkehrszuwächse („Mobilitätszunahme“ um 31 %) werden von der Osttangente übernommen. Dadurch wird neuer Verkehr erzeugt.

Die Osttangente bringt insofern nicht den erwarteten Nutzen.

2. Der Neubau der B 199 bringt große Schäden ökologischer, raumordnerischer und verkehrlicher Art:

— Etwa 60 ha Landschaft werden direkt verbraucht, zersiedelt und asphaltiert. Dazu kommt etwa die siebenfache Fläche, die stark beeinträchtigt wird durch Lärm, Abgase und Wasserverschmutzung.

Es werden landwirtschaftliche Flächen vernichtet und wichtige Erholungsflächen (das Lautrupsbachtal) und ökologische Ausgleichsflächen zerstört.

- Für die örtliche Wirtschaft sind keine Standortvorteile zu erwarten: Nach Fertigstellung der Straße wird Kaufkraft an das Umland abfließen. Die Konkurrenz nimmt durch die Ansiedlung auswärtiger Einzelhandelsanbieter in den Gewerbegebieten, die längs der Osttangente geplant sind, zu.
 - Der Ausdehnung des umweltschädlichen Autoverkehrs und damit des Energieverbrauchs, der Lärm- und Abgasemissionen, werden keine Grenzen gesetzt. Gleichzeitig hat dies Auswirkungen auf den Modal-Split, die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs wird herabgesetzt.
3. Alternativen verkehrlicher Art ohne den Bau der Osttangente wurden nicht untersucht. Seit 1954 werden immer nur andere Trassenführungen untersucht und geplant. Es existiert kein integriertes Verkehrskonzept.
4. Das für den Fernstraßenausbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die im Gesetzentwurf für das genannte Projekt angesetzten Mittel.

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.