

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 71, Verlegung zwischen BAB Bremerhaven/Fischereihafen und B 6 sowie Verlegung der B 6 in Bremerhaven von südlicher Landesgrenze bis Fischereihafen (Weserlustbrücke), wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Die Bundesstraße B 71 soll von Bremerhaven-Wulsdorf aus nach Norden bis zum Weserfähranleger verlängert werden, und zwar auf der Trasse der geplanten Westtangente.

Dies wäre ein Beispiel für unsinnige und überflüssige Planung: Weil mit der Autobahn A 27 eine Fernstraße parallel zur B 6 entstanden ist, wird die B 6 abgestuft – und dann soll wenige hundert Meter daneben auf fünf Kilometer Länge eine neue Bundesstraße gebaut werden!

Mehrere Gründe sprechen strikt gegen eine Westtangente, die als vierspurige Schnellstraße vorrangig dem Lastwagenverkehr zwischen den Überseehäfen und der Luneplate dienen soll:

1. Die Westtangente ist überflüssig, weil dem Schwerverkehr die Autobahn A 27, sozusagen als Osttangente, zur Verfügung steht.
2. Durch eine Westtangente würden weitere Bereiche der Innenstadt, beispielsweise die Ulmenstraße und die Schulzstraße, viel stärker als bisher durch Verkehrslärm, Abgase und Gefahren belastet.
3. Die Stadt Bremerhaven müßte für den Abschnitt zwischen dem Weserfähranleger und der Wulsdorfer Rampe 60 % der Baukosten, rund 15 Millionen Mark, und die gesamten Unterhaltungskosten, jedes Jahr etwa 2 Millionen Mark, aufbringen.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan 1985 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.