

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 A 39, Weyhausen–Stellfelde (Nordverlängerung), wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

1. Der Weiterbau beruht auf jahrzehntealten Planungen, in denen die A 39 als sogenannte „Nordland-Autobahn“ projektiert wurde. Diese Pläne sind nicht mehr Ziel des Projektes und bedürfen daher aufgrund der folgenden Positionen einer differenzierten Neubewertung:
2. Der östliche Teil des Barnbruchs zwischen Weyhausen und Fallersleben ist als Feuchtgebiet von nationaler Bedeutung eingestuft. Das Gebiet gehört zu den 180 „important bird areas“ der Bundesrepublik Deutschland und damit zu den bedeutenden Vogellebensstätten der EG nach der EG-Vogelschutzrichtlinie.
3. Die projektierte Trassenführung für die Verlängerung der A 39 durchschneidet mit den Stellfelder Allerwiesen einen der letzten natürlichen Überschwemmungsbereiche der Aller in unserem Raum. Bei diesem Wiesenareal handelt es sich um die am niedrigsten gelegenen Bereiche des Barnbruch, die somit einen durchweg hohen Grundwasserstand aufweisen

und am häufigsten überflutet sind. Derartige Feuchtbiotope sind nach den öffentlichen Bekundungen aus dem BI an sich schon schützens- und erhaltenswert.

4. Innerhalb einer Kette von kleineren Feuchtwiesenarealen erfüllen gerade die von der Planung betroffenen Stellfelder Allerwiesen die Funktion eines zentralen Bindeglieds. Erst sie garantieren die erforderliche Flächengröße für einen funktionsfähigen Lebensraum, der auf diese Feuchtgebiete spezialisierten Arten. Eine weitere Flächeninanspruchnahme gefährdet die Funktionsfähigkeit des gesamten Lebensraumes, weil die Mindestraumansprüche der vorkommenden Arten unterschritten würden.
5. Intensive ökologische Vernetzungen sind auch zwischen den Stellfelder Allerwiesen und dem angrenzenden Barnbruchswald nachgewiesen (z. B. Nahrungsbiotop für acht dort brütende Greifvogelarten). Somit sind auch für den Barnbruchswald, der unmittelbar zur Ausweisung als Naturschutzgebiet ansteht, empfindliche Beeinträchtigungen naheliegend.
6. Die Baumaßnahmen selbst würden darüber hinaus auch zu erheblichen Landschaftseingriffen außerhalb des eigentlichen Feuchtgebietes führen. Zur Gewährleistung der Standfestigkeit müßten entlang der Trasse durch die Stellfelder Allerwiesen ca. 100 000 m³ Niedermoorboden abgetragen und an anderer Stelle deponiert werden. Umgekehrt müßten zur Wiederauffüllung und Aufhöhung der Trasse 430 000 m³ Sand und Kies gewonnen werden.

Noch gar nicht abzuschätzen sind die von der hochliegenden Autobahntrasse ausgehenden Belastungen durch Oberflächen- und Spritzwasser (Tausalz, Ölrückstände, Reifenabrieb mit Zinkbelastung u. a.).

7. Nach einem vom Landkreis Gifhorn in Auftrag gegebenen landschaftsökologischen Fachgutachten wäre der beabsichtigte Landschaftseingriff nach dem niedersächsischen Naturschutzgesetz absolut irreparabel. Außerdem widerspricht der Eingriff auch der Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung.
8. Eine Verkehrszählung des BUND, Wolfsburg, vom Februar 1985 zeigt, daß das Verkehrsaufkommen auf der jetzigen Fortführung der A 39 durch die B 248 den Bau einer Autobahn bei weitem nicht rechtfertigt. Selbst zur Verkehrsspitzenzeit zwischen 16.00 und 17.00 Uhr wurden die Durchschnittswerte für eine vierspurige Autobahn nicht einmal zur Hälfte erreicht.
9. In Anbetracht der unter 8. genannten Werte kann der von den Planern als unerträglich angesehene „Leistungssprung“ beim Übergang von der jetzigen A 39 in die B 248 nur theoretischer Natur sein. Der gleiche „Leistungssprung“ ergäbe sich bei der Einmündung der A 39 in die B 188/B 248 (Kreuzung bzw. Knoten) nur um 2,9 km nach Norden verschoben. Überdies ist die heute durch den Übergang A 39/B 248 bewirkte Herabstu-

fung der Geschwindigkeit bis zur Einmündung in die B 188/ B 248 aus Gründen der Verkehrssicherheit ohnehin erforderlich. Bei einer Weiterführung der A 39 bis zur B 188 müßten die Geschwindigkeiten entsprechend durch Verkehrszeichen herabgestuft werden.

10. Ein Alternativvorschlag des BUND, Wolfsburg, für einen gemäßigten und ökologisch vertretbaren Ausbau der B 248 ist vorhanden.

