

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 Umgehungsstraßen um Bremervörde im Zuge der B 74 – „Nordumgehung“ zwischen B 71/74 und B 74 und im Zuge der B 71 „Südwestumgehung“ zwischen B 71/74 und B 71 werden aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Der zu erwartende Nutzen des Projekts wird überschätzt. Der Entlastungseffekt im Bereich der Durchgangsstraßen von Bremer-vörde würde 50 % des Verkehrsaufkommens bei weitem nicht erreichen. Ein Großteil dieses Verkehrs ist Ziel- und Quellverkehr, der die Stadt, vor allem in den Spitzenzeiten, auch nach dem Bau von Umgehungsstraßen belasten würde. Für den Fernlastverkehr gibt es, wie weiter unten ausgeführt, Alternativen. Zur Neuansiedlung von Gewerbebetrieben dürften Umgehungsstraßen keinen Anreiz bieten. Die Tendenzen der Wirtschaftsförderung im Bereich der Stadt Bremervörde scheinen auch eher auf die Förderung bereits bestehender Betriebe abzielen, die „nicht unbedingt auf Fernstraßen angewiesen“ sind (Bremervörder Zeitung vom 23. November 1984).

Die zu erwartenden Schäden werden unterschätzt.

1. Die Ortsumgehung um Bremervörde, mit ihrer doppelten Linienführung im Norden und Süden der Stadt, mehreren Anbindungen und einer „Querspange“ zwischen beiden Umgehungen, würde zahlreiche ökologische Schäden hervorrufen: Die Bodenversiegelung im Umkreis der Stadt würde beträchtlich zunehmen. Wertvolle Naturräume (Beverniederung, Engeoer Moor, Finkenmoor, Kornbecksmoor, die Höhne, das Gebiet der Ostequerung bei Elm) und Wohngebiete (vor allem in Niederochtenhausen) würden durchschnitten und damit Sperren nicht nur für Fußgänger, Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge, sondern auch für die Tierwelt errichtet. Durch den Straßenbau würden zahlreiche ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete, Wasserschutz- und Erholungsgebiete gefährdet. Der Bund für Vogelschutz und mehrere Bürgerinitiativen haben die unbedingte Schutzwürdigkeit der Beverniederung als Rückzugsraum für seltene Tier- und Pflanzenarten unterstrichen. Auch auf die Gefährdung der Tier- und Pflanzenwelt in anderen betroffenen Gebieten, vor allem im Engeoer Moor, im Kornbecksmoor und im Bereich der Ostequerung, ist immer wieder hingewiesen worden. Der eiszeitliche Höhenrücken der Höhne, der von der Nordumgehung durchschnitten werden soll, ist ein Erholungsraum von besonderer landschaftlicher Schönheit. Auszug aus dem Begleittext zur Wanderkarte des Verkehrsvereins Vörder Land: „...der Weg wird von Schritt zu Schritt schöner, und kurz vor dem Gipfel fühlt man sich beinahe ins Mittelgebirge versetzt. Nun wieder nach links hinunter zum Waldrand. Sobald wir aus ihm treten, haben wir einen überwältigenden Blick auf die durch Baumgruppen aufgelockerte Ebene vor uns.“

Die Ausweitung des Lärmteppichs und der Luftverschmutzung durch die Umgehungsstraßen würde zahlreiche Wohngebiete beeinträchtigen. In Niederochtenhausen würde eine Kolonie von Wochenend- und Ferienhäusern entwertet. Die schon heute – infolge des Anflugs von Tieffliegern – starke Lärmbelästigung des Schulzentrums und des Krankenhauses würde durch die Südwestumgehung beträchtlich und dauerhaft gesteigert.

2. Der Bau der Umgehungsstraßen hätte auch negative raumordnerische und ökonomische Wirkungen: Die Zubetonierung und die durch Umgehungsstraßen geförderte Zersiedelung der Landschaft hätten katastrophale Folgen für den Fremdenverkehr im „Vörder Land“. Auch die Landwirtschaft hätte Einbußen zu erleiden, u. a. durch die schlechtere Erreichbarkeit von Feldern, den notwendigen Neubau von Stallungen. Schließlich würde durch den Bau der Umgehungsstraßen, da durchgehender Verkehr nicht mehr zum Kauf in Bremervörde veranlaßt würde, ein nicht zu unterschätzender Kaufkraftabfluß bewirkt.
3. Die verkehrlichen Effekte des Baus von Umgehungsstraßen um Bremervörde wären deutlich überwiegend negativ: Die entstehenden Schnellstraßen, die z. T. vierspurig ausgebaut werden sollen, würden verstärkt Verkehr anziehen. Entlastungs-

effekte im Innenstadtbereich würden durch diesen Neuverkehr teilweise aufgehoben. Zudem würde sich die Umweltbelastung durch den Autoverkehr auf einen weitaus größeren Raum als bisher ausdehnen, und Schnellstraßen sind bekanntlich auch Unfallschwerpunkte. Nicht zuletzt würden durch den Bau der Umgehungsstraßen die Stilllegungstendenzen hinsichtlich der Bahnlinie Stade-Bremerhaven gefördert.

Die Abwägung von Alternativen war bisher unzureichend! Die Bemühungen um eine Förderung des Schienenverkehrs im Elbe-Weser-Raum sind nicht energisch genug betrieben worden. Dies gilt auch für die Möglichkeiten der Umlenkung des Frachtverkehrs zwischen Elbe und Weser auf dem Wasserweg. Außerdem sind im Zusammenhang der Diskussion um die Umgehungsstraßen die Möglichkeiten einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich von Bremervörde nicht hinlänglich bedacht worden. Konkrete Planungen für ein innerstädtisches Radwegenetz sind nicht bekannt.

Die Bürgerbeteiligung bezüglich der geplanten Trassen kann nicht als ausreichend bezeichnet werden. Die Informationsbereitschaft der Straßenplaner war insbesondere im Jahre 1985 sehr zurückhaltend, so daß die (kritische) Öffentlichkeit über den Stand der Planungen nicht auf dem laufenden ist. Protestaktivitäten wurden teilweise dadurch gedämpft bzw. abgewiegelt, daß vorgespiegelt wurde, an eine Realisierung der Planungen sei erst in Jahrzehnten gedacht.

Maßnahmen zur Entlastung von Bremervörde:

Alle bisher durch Bremervörde gehenden Transporte mit gefährlichen Gütern gehören auf die Schiene. Alle anderen Güter des durchgehenden Fernlastverkehrs sind auf die Schiene, das bestehende Autobahnnetz zwischen Bremerhaven und Hamburg oder auch auf Frachtschiffe zwischen Elbe und Weser umzulenken. Hierzu bedarf es koordinierter Maßgaben der politischen Entscheidungsträger bzw. wirtschaftlicher Anreize.

Der Personenverkehr auf der Schiene im Elbe-Weser-Raum ist zu aktivieren bzw. hinsichtlich der Nebenlinien zu reaktivieren. Eine bezüglich Ausstattung und Fahrzeiten attraktive Anbindung Bremervördes per Bahn nach Stade, Hamburg, Bremen, Bremerhaven und in die Kreisstadt Rotenburg ist zu realisieren.

Auch die Durchführung einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich von Bremervörde, tempomindernde Maßnahmen und der Ausbau eines zusammenhängenden und gefahrlosen Radwegenetzes im Innenstadtbereich Bremervördes können wesentlich schneller, kostengünstiger sowie umweltfreundlicher zu einer notwendigen Entlastung führen.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die im Gesetzesentwurf 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.

