

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 212, Huntebrück–Altenesch, OU Nordenham–Atens, OU Brake–Elsfleth, OU Rodenkirchen, Altenesch–Landesgrenze HB, Landesgrenze–Eckverbindung, wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Wir folgen der Stellungnahme des BUND, DBV und der Kreisjägerschaft im Kreis Wesermarsch, die im nachfolgenden auszugsweise wiedergegeben wird:

„1. Der Politische Aspekt

Nach der Streichung der ursprünglich geplanten Autobahn A 5 aus dem Verkehrswegeplan soll statt dessen jetzt die B 212 neu deren Funktion als „linksseitige Unterweserstraße“ übernehmen. Deren Notwendigkeit in ihrer überregionalen Bedeutung wird jedoch inzwischen in Frage gestellt.

Als Ersatz der seit langem von den Bewohnern von Athens, Rodenkirchen und Berne geforderten Ortsumgehungen, werden nun Teilstücke der geplanten B 212 als sogenannte „Ortsumgehungen“ der Bevölkerung „verkauft“.

Die o. a. Verbände sehen die Notwendigkeit ein, daß für die genannten Orte zur Entlastung besonders vom Güterverkehr Lösungen gefunden werden müssen. Aber wir lehnen diese angeblichen Ortsumgehungen entschieden ab, da sie übermäßig landschaftsverbrauchend und damit viel zu teuer geplant werden und in Berne z. B. eine kürzere, billigere Alternative den Ort auch vom Verkehr der zweiten hindurchführenden Bundesstraße befreien würde.

Wir vertreten die Ansicht, daß bewußt unvollständige Planungsunterlagen ausgelegt werden, nur um Planfeststellungsverfahren eröffnen zu können und daß Häuser bereits gekauft und abgerissen worden sind, obwohl noch kein Planfeststellungsbeschluß ergangen ist.

In diesem Vorgehen sehen wir eine Möglichkeit, „durch die Hintertür“ doch letztlich zu einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung zu gelangen.

2. Der Ökologische Aspekt

Aus ökologischer Sicht stellt der Eingriff durch weitere Versiegelung von Boden und Parzellierung der ansonsten großflächigen Landschaft eine erhebliche Beeinträchtigung dar. In großem Umfang geht dabei Lebensraum für Wiesenvögel verloren, die besondere Ansprüche im Hinblick auf die weite Überschaubarkeit ihres Habitats stellen.

Wertvolle Wasserpflanzenbiotope werden durch die Veränderung des Grundwasserstandes zerstört.

Die Aufschüttung der Dämme mit fremdem Substrat und die Entstehung anderer Höhenlagen führen zur Einwanderung neuer Pflanzen und Tiere. Daraus resultiert eine Verfälschung der standorttypischen Artenvielfalt, die nicht anzustreben ist.

Im Zuge der Trasse gehen Hecken und Bäume in Hof- und Gewässernähe verloren. „Wegen des auffallend geringen Besatzes des Gebietes mit Feldgehölzen und wegbegleitender Bepflanzung ist praktisch jedes einzelne Gehölz von landschaftsprägender Bedeutung.“ (Zitat: Landschaftspfl. Begleitpl. für d. Verlegung der B 212 im Raum Rodenkirchen)

Ausreichende Erfassungen von Flora und Fauna haben auf Landkreisebene nicht stattgefunden. Erst in diesem Jahr ist mit Bestandserhebungen begonnen worden, die aber noch längst nicht als abgeschlossen betrachtet werden können. Trotzdem sind sowohl in Berne (1982) als auch in Rodenkirchen (1985) bereits Planfeststellungsverfahren eröffnet worden.

Eine neue Straßentrasse würde eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes darstellen, die nach unserer Ansicht nicht ausgleichbar wäre.

Deshalb fordern wir vor erneuten Straßenplanungen in diesem Bereich die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Kosten-Nutzen-Analysen unabhängiger Gutachter, und zwar

für die 70 km lange Bundesfernstraße B 212 n in ihrer Gesamtheit, da die Absicht, über den Umweg aneinandergereihter überdimensionierter Umgehungen eine Straße als Ersatz für die A 5 zu verwirklichen, unverkennbar ist.“

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die für das genannte Projekt angesetzten Mittel.

Die Einsparungen werden für Alternativvorschläge, Investitionen bei der Eisenbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.

