

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 4, AS Wenden–Krombach (B 54), B 54, Krombach–Kreuztal, Buschhütten–Weidenau, und B 517, Krombach–Kirchhundem/Welschen-Ennest einschließlich OU Welschen-Ennest, werden aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Der Verkehrsbedarf ist weder überregional noch ortsnah gegeben. Das Verkehrsaufkommen in Kreuztal und Olpe ist überwiegend innerörtlicher Art. Außerhalb der Städte liegen die DTV-Zahlen bei 2 000 bis 5 000 (von Kreuztal zu den Autobahnauffahrten Wenden bzw. Olpe sowie auf der bestehenden B 517 Kreuztal–Krombach–Kirchhundem).

Die bestehenden Bundesstraßen sind damit nicht annähernd ausgelastet. Der außerordentlich geringe Verkehr auf dem östlichen Teilabschnitt der A 4 zeigt, wie hoch der „Bedarf“ wirklich ist.

Nachdem die A 4 Krombach–Hattenbach erfreulicherweise und völlig zu Recht in die Liste der nicht weiter zu verfolgenden Projekte aufgenommen ist, haben die drei genannten Projekte ihren überregionalen Verkehrswert vollends verloren.

Das NKV für die B 54 insgesamt zwischen Buschhütten und Krombach ist mit 2,5 ermittelt. Dies mag für den Abschnitt von der

AS Buschhütten bis AS Kreuztal gelten, aber keinesfalls für den Abschnitt von der AS Kreuztal bis Krombach. Durch eine geschickte Abschnittsbildung und utopische DTV-Prognosen ist es gelungen, einen Bedarf vorzutäuschen, der in Wirklichkeit nicht existiert.

Das NKV für die A 4 Wenden–Krombach ist ursprünglich mit 0,7 ermittelt. Einem Wert, der angesichts der großzügigen DTV-Prognose für sich spricht und gegen die Weiterverfolgung des Projekts.

Die neuen Trassen verlaufen überwiegend durch die freie Landschaft, eine Häufung von nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft ist unabwendbar:

- Weitere Zerstückelung der Landschaft mit erheblichen Zerschneidungseffekten (insbesondere auch Unterbrechung von Wildtierpassagen mit überregionaler Bedeutung im Bereich der „Krombacher Höhe“),
- Verbrauch von mehr als 200 ha Landschaft – großenteils Waldwegen der topographisch schwierigen Verhältnisse,
- Beeinträchtigung von Landschaftsschutz- und Wassereinzugsgebieten, Inanspruchnahme von Naturparkflächen und Gebieten mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Erholung.

Als Alternative stehen die bereits bestehenden Straßenzüge bereit. Um die enge Ortsdurchfahrt Olpe (B 54) zu entlasten, ist im Osten Olpes eine Verbesserung der Verbindung B 55 (Olpe–Lennestadt) sinnvoll.

Des weiteren ist die parallel zur B 517 und B 54 (teilweise) verlaufende Bahnstrecke Hagen–Gießen durch einen attraktiven Taktverkehr in der Angebotsstruktur zu verbessern.

Im Entwurf zum GEP Olpe/Siegen–Wittgenstein ist als Ziel die Einrichtung eines Taktverkehrs zwischen Lennestadt und Betzdorf (Siege) über Kreuztal und Siegen enthalten.

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 Deutschen Bundesbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.