

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 Bundesautobahn A 31 im Abschnitt Dorsten bis Landesgrenze NW/NS wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen. Die bereits in Bau befindlichen bzw. fertiggestellten Teilstücke werden weitgehend wieder abgebaut, die Fläche rekultiviert.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Die Überprüfung der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der A 31 (im Abschnitt Ahaus-Bunde) nach dem Bundesverkehrswegeplan '80 auf der Grundlage vervollständigter Daten und neuer Erkenntnisse (laut einer Untersuchung von Prof. Willeke) führt zu Nutzen-Kosten-Quotienten, die die Rentabilität der Autobahn signifikant verneinen. Die regionalpolitischen Effekte neuer Autobahnen werden heute sehr skeptisch betrachtet (vgl. etwa Lutter), zumal der Raum mit leistungsfähigen Regionalstraßen bereits gut erschlossen ist. Umweltschäden werden dagegen heute stärker bewertet und ihre Bedeutung wächst progressiv.

Diese eindeutige Negativbeurteilung des nördlichen A 31-Abschnittes verändert auch die Argumentationslage für den Abschnitt Bottrop-Ahaus.

Der Nutzen für die großräumige Verkehrsverbindung zwischen der B 70 bei Ahaus und der A 2 ist vor allem nach der Realisierung einiger Ortsumgehungen (Ahaus, Borken, Raesfeld) als minimal einzuschätzen. Den zusätzlichen umweltrelevanten Eingriffen (z. B. Zerschneidung des Naturparks „Hohe Mark“, Dezimierung von Feuchtgebieten etc.) stehen keine vergleichbaren Positiveffekte gegenüber.

Die bereits fertiggestellten Abschnitte sind schädlich, verkehrspolitisch nicht zu rechtfertigen und müssen zurückgebaut werden.

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.