

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:

1. Die A 33, östlich Harderberg (B 68) bis Senne (A 2), wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.
2. Als vordringlicher Bedarf sind in den Bedarfsplan aufzunehmen:
 - a) eine ortsnahe Ortsumgehung Halle (B 68),
 - b) eine Ortsumgehung Dissen (B 68).

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Der Planungs- und Entscheidungsprozeß, an dessen Ende der Bau der A 33 stehen soll, ist gekennzeichnet durch:

- Widersprüche, Ungereimtheiten und Unwahrheiten in der Argumentation des Bundesverkehrsministeriums und der Straßenbaubehörden,
- die Nichtberücksichtigung von sozialen und ökologischen Folgewirkungen dieser Autobahn,
- eine völlige Überschätzung und somit letztlich einseitige Beurteilung der ökonomischen Auswirkungen des Fernstraßenbaues und

- den fehlenden Nachweis der Notwendigkeit der A 33 überhaupt!

Verkehrliche Aspekte

Die A 33 wird erheblich mehr Verkehr in den von ihr durchschnittenen Raum bringen, als dort ohnehin jetzt schon vorzufinden ist. Die mit dem Autoverkehr zwangsläufig verbundenen negativen Folgen – wie z. B. Lärm und Abgase – führen so zu einer weiteren Belastung dichtbesiedelter Ortsteile (im Bielefelder Süden z. B. die Siedlungen Mönkeweg, Windflöte, Windelsbleiche und Südwestfeld). Diese Belastung trifft auch auf die Anwohner bisher „ruhiger“ Straßen zu, die im Zuge des Autobahnbaus eine Zubringerfunktion erhalten und damit laut Prognose des BMV ein Vielfaches des bisherigen Verkehrs aufzunehmen haben. Wird diese Belastung ständig verschwiegen, so ist von der Entlastung durch die A 33 für die Städte Halle und Dissen sowie den Bielefelder Süden ständig die Rede. Gutachten – zum Beispiel im Auftrag der Stadt Halle – kommen jedoch zu dem Ergebnis, daß diese Entlastung nicht eintreten wird.

Im Bielefelder Süden sind zur Entlastung von Ortszentren bereits zwei vierspurig ausgebaute Straßen vorhanden, zu denen die A 33 in ca. 500 bis 1 000 m Entfernung parallel verlief. Die Autobahn ist hier aus verkehrlichen Überlegungen überflüssig.

Ferner sei in diesem Zusammenhang angemerkt, daß eine „menschengerechte“ Verkehrspolitik nicht durch „Verlagerung“ und „Umlenkung“ von Verkehrsströmen zu erreichen ist. Denn jedes Auto, welches eine Innenstadt durch „Umfahren“ entlastet, belastet die von dem neuen Verkehrsweg betroffenen Bürger sowie Natur und Landschaft.

Ökologie/Landschaft

In diesem Bereich hat die A 33 verheerende, nicht wieder rückgängig zu machende Auswirkungen. Auf etwa zwei Drittel der Strecke würde die A 33 Erholungsgebiete, schützenswerte Landschaften und Lebensräume für gefährdete Tiere und Pflanzen durchschneiden und zerstören, z. B.

- das Vogelschutzgebiet und Feuchtbiotop bei der Wasserburg „Palsterkamp“ bei Dissen;
- einen Feuchtwiesenbereich und einen Buchen-Eichenwald bei Schloß Holtfeld;
- das wertvolle Waldökosystem in Ostwestfalen, den Tatenhauser Forst bei Halle;
- mehrere naturnahe Bachläufe;
- das Naturschutzgebiet „Kampeters Kolk“;
- das Erholungsgebiet Bockschatzwald in Bielefeld-Senne.

Der Bau der A 33 bedeutet auch einen massiven Eingriff in den heimischen Wasserhaushalt. Die Auswirkungen auf das Grundwasser sowohl im engeren Trassenbereich als auch in den damit

zusammenhängenden Einzugsgebieten in weitem Umkreis sind bei der A 33-Planung nicht berücksichtigt worden.

Nachdem die Nichtberücksichtigung ökologischer Belange bei der letzten Bedarfsplanfortschreibung seitens des BMV zugestanden wurde, muß dieses auch für die neu eingeführte „ökologische Risikoanalyse“ festgestellt werden. Trotz der dort gemachten Feststellungen über einen hohen Gefährdungsgrad des Grundwassers und der Erholungswirksamkeit des von der Maßnahme durchschnittenen Raumes, kommt sie zu dem Ergebnis: „Abschließende Beurteilung erst im Rahmen der Detailplanung möglich.“ Dabei geht aus vorliegenden umfangreichen Untersuchungen zweifelsfrei hervor, daß die A 33-Auswirkungen durch Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen nicht zu begleichen sind, was nur einen Schluß zuläßt: Wegen extremer großräumiger Problemhäufungen ohne aussichtsreiche Ausgleichsmaßnahmen Verzicht auf weitere Planung.

Raumordnung/Wirtschaftsaspekte

Hier findet eine völlige Überschätzung seitens des BMV statt. Mögliche negative Auswirkungen der A 33 auf den durch sie durchschnittenen ländlichen Raum werden nicht gesehen. Die A 33 wird einseitig den Oberzentren Bielefeld und Osnabrück zugute kommen. In ihrem Interesse liegt es, wenn Kaufkraft aus dem ländlichen Raum abgezogen wird. Daß dieses zu Lasten des Einzelhandels in den betroffenen Klein- und Mittelzentren geht, steht außer Frage.

Die „uneingeschränkt positive“ Sichtweise der IHK Bielefeld in bezug auf die Ansiedlung von Gewerbe und mögliche Arbeitplatzeffekte wurde von dieser zwischenzeitlich selbst aufgegeben. Der Nachweis der positiven Effekte kann nicht erbracht werden. Auch die Auswirkungen auf die Landschaft und den Fremdenverkehr müssen als negativ betrachtet werden.

Planungs- und Bewertungsverfahren

Die ursprünglich im hiesigen Bereich vorhandenen Vorstellungen zum Bau von Ortsumgehungen wurden ebenso schnell zugunsten der A 33 aufgegeben wie umfassende Untersuchungen zum möglichen Ausbau des ÖPNV gänzlich unterblieben sind. Analog zu einer Untersuchung im süddeutschen Raum kann die Annahme als nicht ganz abwegig angesehen werden, daß Investitionen in die von der Stilllegung bedrohten Strecke der Deutschen Bundesbahn Bielefeld–Bad Rothenfelde–Osnabrück einen wesentlich höheren Nutzen brächten – nicht zuletzt auch für die Ökologie – als der Bau der A 33. Überlegungen zu einem derartig ausgerichteten Verkehrskonzept sind jedoch nicht angestellt worden. Dieses muß als schwerer Abwägungsfehler betrachtet werden.

Verbesserungsvorschlag

Will man/frau die im betroffenen Raum herrschenden Verkehrsprobleme lösen und dabei auch den sozialen, ökologischen, ver-

kehrlichen und ökonomischen Aspekten gerecht werden, dann ist folgender Weg einzuschlagen:

- In den Bedarfsplan sind aufzunehmen:
 - Ortsumgehung um Halle und eine
 - Ortsumgehung um Dissen.

Dabei ist die Benutzung vorhandener Trassen ebenso zu berücksichtigen wie der Rückbau bestehender Innerortsstraßen (wie für Halle von Minister Zöpel/NRW vorgeschlagen).

- Ferner hat eine entschiedene „Wende“ im Umgang mit der zur geplanten A 33 parallel verlaufenden Bundesbahnstrecke Bielefeld–Osnabrück stattzufinden. Die teilweise „Verkraf-tung“ (Umstellung auf Busbetrieb) dieser Strecke ist zurück-zunehmen. Die Jahr für Jahr erfolgenden Ausdünnungen der Fahrpläne auf der „Reststrecke“ sind zugunsten einer Erhö-hung der Attraktivität des Zugangebotes (moderne Triebwa-gen, Taktverkehr etc.) unverzüglich zu stoppen.
- Insbesondere – aber nicht nur – für die Bereiche Senne und Brackwede sind verstärkt Investitionen in den Ausbau des ÖPNV zu tätigen.
- Für diese genannten Zwecke sind die für den Autobahnbau vorgesehenen, eingesparten Mittel zu verwenden.