

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 44 (im Abschnitt von der Anschlußstelle Odenkirchen bis zum Autobahnkreuz Neersen) wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Mönchengladbach ist eine Stadt mittlerer Größe (265 000 Einwohner), deren Raumstrukturen eher kleinräumig sind. So beträgt die maximale Flächenausdehnung in N-S-Richtung ca. 18,5 km, in W-O-Richtung 17 km. Derzeit wird die Stadtfläche von drei bestehenden Autobahnen durchschnitten: Der A 52, von Düsseldorf kommend, die Stadt am Nordrand in O-W-Richtung tangierend; der A 62 Venlo–Koblenz in N-S-Richtung im Westen der Stadt und der A 46, O-W-Richtung im Süden der Stadt. Die A 44 soll nun im Osten der Stadt in N-S-Richtung den Autobahnring um Mönchengladbach schließen, als Verbindung zwischen den Autobahnkreuzen Neersen (A 52) und Holz (A 46). Die eigentliche Stadtfläche (Mönchengladbach, Mönchengladbach–Rheydt, Odenkirchen, Hochneukirch) würde dann durch einen trapezförmigen Autobahnring völlig eingekreist sein, wobei der maximale Abstand der parallel laufenden A 61 und A 44 im Norden 8 km (Höhe A 52), im Süden (Höhe A 46) sogar nur noch 3 km betragen würde. Für den

Tangentialverkehr Krefeld–Aachen, der zur Zeit über die (keineswegs ausgelasteten) Autobahnen A 52 und A 61 läuft, rechnet man mit einer km-Ersparnis von sage und schreibe 5 km (auch bei Tempo 100 unter 4 Minuten zu schaffen). Die A 44 ist also für die überregionale Verkehrsführung völlig überflüssig.

Im Hinblick auf die Raumstrukturen kann die A 44 auch keinen Nutzen mehr bringen, Mönchengladbach ist mit derzeit neun Autobahnanschlüssen sowieso im Grunde überversorgt, diese dümmliche alte Parole: „10 Minuten bis zum nächsten Autobahnanschluß“ ist in Mönchengladbach längst schon (traurige) Realität.

Da auch die innerstädtische Planung voll und ganz am Autoverkehr ausgerichtet wurde und wird, ohne daß alle Verkehrsprobleme auch nur annähernd beseitigt werden konnten, ist klar, daß in dieser Richtung kein Weg weiterführt.

Kann auf der einen Seite der zu erwartende Nutzen kaum unterschätzt werden, so kann auf der anderen Seite der zu erwartende Schaden kaum überschätzt werden. Die A 44 durchschneidet das wichtigste Naherholungsgebiet im Osten der Stadt, den „Niersgrünzug“, indem sie etwa 6 km exakt an dem Fließchen Niers entlang läuft (Nebelgefahr!). Tangierte bzw. durchschnittene Waldgebiete: NSG Bungtwald und Elschenbroich, Neersbroicher Busch, Krünsend, Zoppenbroicher Wald, der Buchenhochwald, Dohrer Busch, 4 km Zerschneidung einer weiträumigen, leicht gewellten landwirtschaftlich genutzten Feldlandschaft mit typisch niederrheinischem Erscheinungsbild.

An Wohngebieten werden tangiert: Uedding, Lürrip (50–40 m Entfernung), Geneicken (400 m), Römerbrunnen Sozialwohnungsbereich mit vielen älteren Menschen und Kindern, aufgrund der Einkommensverhältnisse können die dort wohnenden Menschen auch praktisch nicht durch Umzug ausweichen (100 m), Kamphausener Höhe (400 m); – durchschnitten: Tackhütte, Biesel, Dohr, Trimpelshütte, zum Stadtteil Giesenkirchen gehörend, – dort ist auch eine Anschlußstelle geplant. Einige zehntausend Menschen werden also direkt durch Lärm und Abgase belastigt werden. Die Schädigungen durch den Fortfall bzw. Einschränkung der Naherholung für weitere Zehntausende lassen sich kaum abschätzen, werden aber immens sein.

An wertvollster historischer Bausubstanz betroffen und durch zu erwartende Grundwasserabsenkungen direkt im Bestand gefährdet werden u. a. sein: Schloß Myllendonk und das auch überregional berühmte Schloß Rheydt. Die Grundwassersituation, die durch die Sumpfungen der Rheinbraun in Mönchengladbach sowieso schon sehr kritisch ist (alle Feuchtgebiete in Mönchengladbach sind z. T. schon ausgetrocknet oder in ihrem Bestand gefährdet), muß durch die A 44 in jedem Fall noch weiter gefährdet werden, da der Bereich um die Niers herum ein wichtiges Grundwasserneubildungsgebiet ist; auf der Höhe von Schloß Rheydt, ca. 1 km östlich von der A 44 befindet sich ein wichtiges Feucht- und Waldgebiet, in dem Trinkwasser gefördert wird, der Hoppbruch.

Da die A 44 zu ca. zwei Drittel Länge auf einem bis zu 5 m hohen Damm verlaufen soll (eine Eisenbahnlinie und sieben Straßen müssen dort überquert werden), wozu noch 4 m Lärmschutzwand addiert werden müssen, was eine Höhe von 9 m ergibt, wird ihr Einfluß auf das Landschaftsbild verheerend sein. Auch müssen klimatische Veränderungen durch den erschwerten Austausch bodennaher Luftschichten in Erwägung gezogen werden. Auch die Lage in einer Wanne im südlichen Teil der A 44 kann nicht positiver gewertet werden, da gerade dort die offene Feldlandschaft zerschnitten wird.

Dagegen soll die S-Bahn-Strecke Hagen–Mönchengladbach unbedingt mindestens bis nach Mönchengladbach–Wickrath weitergebaut werden (ca. 7 km mehr), da erst dadurch ein vollständiger Anschluß Mönchengladbachs gewährleistet wäre.

Auch eignen sich die Entfernungen und die topografische Gestalt gut für das Fahrradfahren, weshalb schon lange der Aufbau eines Radwegenetzes gefordert wird. Ebenso kann auch der ÖPNV durch zusätzliche Investitionen an Attraktivität gesteigert werden, vor allem durch billigere Preise. Beides brächte eine wichtige Entlastung.

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

