

## **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 Strümp bis Düsseldorf Messe) wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

**Schulte (Menden)**

**Senfft**

**Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion**

### **Begründung**

Das Planungsgebiet im Städtedreieck Krefeld, Düsseldorf und Neuss ist eingeschlossen von bereits in Betrieb befindlichen Autobahnen oder geplanten Trassen in einer Entfernung von weniger als 5 km.

Damit kann der ohnehin stark belastete Raum als voll erschlossen für den Straßenverkehr gelten. Besondere Sorge muß in einem solchen Gebiet den verbliebenen, relativ naturnahen Restflächen gelten, die als Erholungsräume für Nah- und Kurzzeiterholung unersetzlich sind. Ein solches Gebiet ist die „Ilvericher Altrheinschlinge“. Mit dem im Norden anschließenden Bereich bei Nierst, für den ebenfalls eine Autobahntrasse als Rheinquerung geplant ist, bilden diese beiden Gebiete die einzigen zusammenhängenden Erholungsräume (laut Umweltverträglichkeitsstudie Dr. Stillger). In der Projektbewertung ist die A 44-Rheinquerung im Nutzen-Kosten-Vergleich mit 6,23 angegeben.

Dieser Wert ist nur haltbar aufgrund einer Kostenrechnung von 356 Mio. DM für die billigste Lösung: Dammlage im linksrheinischen Bereich und Brücke als Rheinquerung. Im November 1980 wurde diese Lösung mit 301,9 Mio. DM vom LVR veranschlagt, bis heute also eine Kostensteigerung von über 16 %. Bei Baubeginn werden die Kosten noch höher sein, bei gleichzeitiger Abnahme der Jahresfahrleistung (s. Freiraumbericht 1984, Seite 32) und sinkender Bevölkerungszahl.

Die Stadt Meerbusch wird dieser „Billiglösung“ nie zustimmen, was einer zusätzlichen Verteuerung von 98,4 Mio. DM auf 400,3 Mio. DM (Stand November 1980) bei Trog/Brücke-Lösung und 199,3 Mio. DM auf 501,2 Mio. DM (Stand November 1980) bei Tunnel/Brücke-Lösung entspricht.

Hier wurde mit nicht haltbaren Kosten gerechnet, um ein günstiges Nutzen/Kosten-Verhältnis zu erreichen, denn bei einer Unterschreitung des NKV-Wertes unter 4 wäre die Straße nicht mehr im vordringlichen Bedarf. Ein zweiter Trick, der hier angewendet wurde, ist die Aufteilung der A 44 in kleine Teilstücke unter 15 km, denn erst ab dieser Länge ist eine erhebliche ökologische Problemhäufung, wie sie hier im Naturschutzgebiet Ilvericher Altrheinschlinge auftritt, zu berücksichtigen. Dann wäre der Wert des NKV durch 2 zu dividieren, und auch diese Tatsache hätte die A 44-Rheinquerung aus dem vordringlichen Bedarf verschwinden lassen. Die ökologischen Bedenken sind untermauert durch die Umweltverträglichkeitsstudie „A 44-Rheinquerung“ von Dr. M. Stillger (Hannover Juli 1980), der auf Seite 173 schreibt, daß die „Planung der A 44 keine Planungsabsicht der Landschaftspflege ist, d. h. jegliche A 44-Alternative vom Standort des Naturschutzes und der Landschaftspflege abgelehnt wird“, und durch das „landschaftsökologische Gutachten für die Stadt Meerbusch“ von Frau G. Bauer (Köln 1973). Sie beschreibt die besonderen ökologischen Funktionen wie folgt: „Grundwassererneuerung durch Versickerung aus der Niederschlagsspende; Grundwasserspeicherung aus den Lockergesteinen aus Niedertrassenkiesen und Sanden; Grundwasserzuström aus den westlich gelegenen Niedertrassengebieten; Klimatische Ausgleichsfunktion zwischen den Ballungsgebieten; Temperatenausgleich und Durchlüftung; Großflächiger landschaftlicher Erholungsraum für die angrenzenden Regenerationsflächen für die typischen Lebensgemeinschaften der Erlenbrüche und Flußauen“ und sieht als Planungskonsequenz vor:

„Straßen- und Siedlungsplanung sollten diesen Raum verschonen... Der Interessenkonflikt zwischen Verkehrsplanung und den planerischen Vorstellungen des Landschafts- und Naturschutzes muß hier zugunsten einer biologisch intakten Natur entschieden werden.“

Auch wäre anzumerken, daß bei der Erstellung des NKV eine Interdependenz zu S-Bahnlinien (auch in der Planung befindlichen) nicht berücksichtigt wurde. Hier wäre besonders die im Bau befindliche Strecke Mönchengladbach–Düsseldorf(-Hagen) zu nennen, die im Falle des A 44-Baues sofort eine starke Konkur-

renz bekäme. Wie Erfahrungen zeigen, werden durch parallel geführte Autobahnen die Fahrgastzahlen des ÖPNV vermindert und steigen zumindest nicht wie erwartet an trotz besseren (Zug-)Angebotes (Bsp. A 4/DB-KBS 415). Bei einem Ausbau der A 44 im Bereich der Auamtskommission Mönchen-Gladbach würden weiterhin folgende DB-Strecken geschwächt:

S 6/396 (Langenfeld-)Düsseldorf-Essen,  
401 Düsseldorf-Wuppertal-Wichlinghausen (akut stilllegungsgefährdet),  
461 (Düren-)Grevenbroich-Düsseldorf,  
465 Mönchengladbach-Krefeld-Duisburg,  
470/471 Krefeld-Neuss/Düsseldorf,  
472 Kaarst-Neuss (langfristig stilllegungsgefährdet) sowie  
450 Aachen-Mönchengladbach(-Düsseldorf).

Aufgrund dieser Tatsachen ist die A 44 im NKV nicht mehr haltbar. Wäre nicht nach einem Nutzen-Kosten-Verhältnis, sondern nach einem Nutzen-Schaden-Vergleich die A 44 beurteilt worden, kein Politiker würde mehr wagen, sich für die A 44-Rheinquerung einzusetzen.

Die A 44 löst in und um Meerbusch keine Verkehrsprobleme, sondern schafft nur neue Probleme. Es handelt sich bei den die Straßen verstopfenden Verkehren hauptsächlich um Berufs- und damit Personenverkehr. Da die Aufnahmekapazitäten der Städte, insbesondere der Stadt Düsseldorf, für diese Individualverkehre total erschöpft sind, kommt es zu Rückstau auf allen zuführenden Straßen (90 % Ziel- und Quellverkehr). Hier könnte auch keine zusätzliche Autobahn die Probleme lösen, sie würden durch zusätzlich angezogenen Individualverkehr noch verstärkt.

Als einzig sinnvolle Lösung bietet sich der konsequente Ausbau des ÖPNV an (Stadtbahn, Park & Ride-Plätze). Im Ortsteil Lank wird eine zusätzliche Belastung durch den zu erwartenden vermehrten Schwerlastverkehr von und zum Krefelder Hafen auftreten. Dieser Verkehr ist, wenn überhaupt, dann über die den Hafen tangierende B 288 und die auszubauende Ürdinger Brücke an das vorhandene Straßennetz anzuschließen. Es würde mit geringem Aufwand ein funktionierender Netzschluß geschaffen (Netzschluß A 3–A 57), der den geringen Durchgangsverkehr aufnehmen könnte. Ein weiterer Netzschluß zwischen der A 3 und der A 57 wird im Süden Düsseldorfs durch die baldige Fertigstellung der A 46 gewährleistet.

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 Regionalstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.

