

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:

Der Ausbau der A 44 zwischen Ratingen und Velbert/Essen-Dilldorf wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Der Abbau bzw. die Renaturierung der fertigen bzw. in Bau befindlichen Abschnitte zwischen Heiligenhaus (B 227 westlich Velbert) und Velbert/Essen einschließlich des AD Velbert werden in den Bedarfsplan aufgenommen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

1. Der Bedarf ist nicht einsehbar.

Die geplante A 44 als Städteverbindung Essen–Düsseldorf erscheint wenig sinnvoll, da beide Städte bereits über eine kürzere Trasse, die A 52, verbunden sind.

Gleiches gilt auch für die ursprünglich projektierte Autobahn Aachen–Kassel. Hier stehen mit der A 4, der A 1 und der ab Dortmund bereits fertiggestellten A 44 ausreichend Bundesfernstraßen zur Verfügung.

2. Situation des Niederbergischen Raumes:

Der Standortvorteil der Stadt Velbert im Zentrum zwischen den Ballungsräumen Ruhr, Rheinschiene und Wupper läßt sich

durch einen unmittelbaren Autobahnanschluß kaum verbessern. Die Distanz von weniger als 15 km zu den nächstgelegenen Autobahnen im Norden, Westen und Süden kann fahrzeitmäßig durch die A 44 kaum und streckenmäßig praktisch gar nicht verkürzt werden. Darüber hinaus muß noch untersucht werden, inwieweit eine Autobahnverbindung zum Oberzentrum Düsseldorf den Velberter Einzelhandel schädigt.

3. Zur Entlastung der Heiligenhauser Innenstadt kann die A 44 nichts beitragen, da hier lt. Generalverkehrsplan hauptsächlich Ziel- und Quellverkehr auftritt.
4. Zwischen Ratingen und Velbert wird einer der letzten landschaftlichen Freiräume zwischen Ruhrgebiet und Wupper von der A 44 zerschnitten. Außer den zu erwartenden Lärm- und Immissionsbelastungen für Landwirtschaft und Erholungssuchende werden ein Wasserschutzgebiet und ein Erholungsgebiet (Angertal) zerschnitten sowie ein Naturschutzgebiet tangiert. Dies gilt sowohl für einen zweispurigen, als auch für den ursprünglich geplanten sechsspurigen Ausbau der A 44.

Darüber hinaus werden mittelbar auch andere Gebiete betroffen, durch den Anstieg des Verkehrs auf Zubringerstraßen oder durch den allgemeinen Verkehrszuwachs im Individualverkehr, der zwangsläufig dann entsteht, wenn Verkehrswege zu Lasten des öffentlichen Verkehrsnetzes ausgebaut werden.

5. Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Großstadt Velbert ist bemerkenswert schlecht an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen. Es gibt keinen Schienenpersonenverkehr. Die Fahrzeiten der Buslinien von Düsseldorf, Ratingen, Wuppertal und Essen können nicht mit dem Individualverkehr konkurrieren. Es bietet sich an, wie auch der GEP (Gebietsentwicklungsplan) des Regierungsbezirks Düsseldorf vom 14. Juni 1984 vorsieht, eine S-Bahn-Linie auf zum größten Teil noch vorhandenen Eisenbahntrassen nach Essen, Düsseldorf und Wuppertal einzurichten. Mehrere Neubaugebiete der Städte Velbert und Heiligenhaus liegen unmittelbar an der Trasse.

Auch der Güterverkehr nach Velbert und Heiligenhaus würde von einer Elektrifizierung und einer Verkürzung der Strecke ins Ruhrgebiet profitieren.

Das eingesparte Mittelvolumen sollte für den Ausbau dieser Bahnstrecke eingesetzt werden.

6. Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan 1985 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.