

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 Autobahn 46 zwischen Iserlohn/Hemer und Brilon wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Die geplante A 46, die in Brilon blind enden soll, wird keine Fernstraße von großräumiger Bedeutung sein. Die Autobahn würde ungefähr in 20 km Abstand zur A 44 (Dortmund–Kassel) verlaufen, die auch heute im Durchschnitt nicht einmal zu 50 % ausgelastet ist.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt wird die geplante A 46 keine neuen Impulse bringen, wie andere Autobahnneubauten in den letzten Jahren gezeigt haben. Dies bestätigt u. a. das Lutter-Gutachten von der Bundesanstalt für Raumordnung und Landeskunde. Selbst eine der größten Firmen (Grohe-Armaturen) an der geplanten Trasse spricht sich inzwischen gegen den Weiterbau aus. Vom ökologischen Standpunkt aus gesehen, wird sich die A 46 katastrophal auswirken. Sie durchschneidet und zerstört weitgehend einige der letzten halbwegs intakten Zonen NRW's, z. B. den Luer- und Arnsberger Wald. In diesen Gebieten existieren noch etliche Tier- und Pflanzenarten, die auf der Roten Liste stehen, z. B.: Riesenfarn, Hirschkäfer, Wasseramsel und Eisvogel.

Bereich: Hemer–Neheim

Der Abschnitt Hemer–Menden befindet sich seit '82 im Planfeststellungsverfahren. Über 4 000 Einwendungen manifestieren die starken Bedenken der Bevölkerung und Betroffenen.

Wertvolle Naherholungsgebiete für Hemer (z. B. Mesterscheid) und Menden (z. B. Haunsberg) würden zerschnitten und erheblich an Reiz verlieren. Gravierende Eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild können besonders im Oese- und Hönnetal nicht ausgeglichen werden. Hinzu kommen hydrologische und kleinklimatologische Bedenken, die zu einer Umplanung im Hönnetal geführt haben.

Aus verkehrlicher Sicht ist der Weiterbau nicht gerechtfertigt. Die bestehende B 7 wurde teilweise ausgebaut, für den betroffenen Ortsteil Niederhemer die Hauptkreuzung entschärft; für die Stadt Menden befindet sich eine Ortsumgehung im Bau bzw. in Betrieb.

Das bestehende Straßennetz weist auch für einen möglichen Verkehrszuwachs genügend Kapazität auf. Dabei können die für die A 46 prognostizierten Werte von 25 700 Kfz/24 h nur durch das Umleiten von Verkehr der A 45 über A 46 und A 445 zur A 1 und in umgekehrter Richtung erklärt werden.

Diesen Zusatzverkehr gilt es zu vermeiden, besonders für den Anschlußabschnitt Menden–Neheim. Denn hier würde eines der wertvollsten zusammenhängenden Waldgebiete mit überregionaler Bedeutung zerstört. Selbst die Straßenbauverwaltung kommt in einer landschaftspflegerischen Voruntersuchung zu dem Ergebnis, daß ein Ausgleich oder Ersatz für die Natureingriffe nicht möglich ist.

Deshalb hat auch der Beirat bei der Höheren Landschaftsbehörde die geplanten Trassen abgelehnt (siehe WP-Bericht vom 23. Mai 1984).

Verkehrspolitisch ist dieses – inzwischen auch vom Rat der Stadt Arnsberg abgelehnte – Teilstück völlig überflüssig. Der derzeitige Verkehr auf der parallelen B 7 liegt unter 7 000 Kfz/24 h, und damit unter dem Bundesdurchschnitt für alle Bundesstraßen.

Die A 46 sollte auf jeden Fall für den gesamten Bereich Hemer–Neheim aus dem Bedarfsplan gestrichen werden, da ein Autobahnende in Menden (an der B 515 n) diese Stadt mit zusätzlichem überregionalen Verkehr belasten würde.

Bereich: Neheim-Hüsten–Wennemen

Für den Abschnitt Neheim-Hüsten bis Uentrop liegt der Planfeststellungsbeschluß vor und wird von mehreren Betroffenen beklagt. Mit dem Bau der A 46 wurde noch nicht begonnen. Die A 46 würde für zahlreiche Anlieger eine zusätzliche Belastung bedeuten. Besonders die Einwohner des Ortes Uentrop werden zusätzlichen Abgas- und Lärmemissionen ausgesetzt. Neben der Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Fläche fällt besonders die Zerstörung des südlichen Teils vom Naturpark Arnsberger Wald ins Gewicht. Ökologisch wertvolle Waldzonen sowie

Feuchtbiotope würden vernichtet. Auch Professor Stichmann, Vorsitzender des Landesverbands Natur- und Umweltschutz, hat mehrmals auf den Naturschutzkonflikt hingewiesen.

Zur Entschärfung der bestehenden Verkehrssituation im Arnsberger Raum sind von der Bürgeraktion Sauerland-Stopp A 46 e. V. seit Jahren Alternativen entwickelt worden.

Im Vordergrund steht dabei:

1. ein Tunnelprojekt im Zuge der B 7 neben dem Eisenbahntunnel zur effektiven Entlastung der Arnsberger Innenstadt;
2. die Verbesserung des Zugverkehrs zwischen Arnsberg und Neheim-Hüsten (Taktsystem), da hier der Anteil des Berufspendelverkehrs besonders hoch ist.

Alternativen sind für den anschließenden in der Vorplanung befindlichen Abschnitt Uentrop–Wennemen mit Ausnahme einer möglichen Ortsumgehung für Freienohl nicht notwendig. Das derzeitige und zukünftige Verkehrsaufkommen wird von der B 7 gut bewältigt.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung des BMV weist lediglich einen N/K-Wert von 1,1 aus, da erhebliche ökologische Problemhäufungen von besonderem Gewicht festgestellt wurden.

Aufgrund der topographischen Situation sind tiefe Einschnitte und Dammaufschüttung geplant.

Auf besonderen Widerstand stoßen die A 46-Planungen in der Gemeinde Olpe, die sich auch mit den vorgesehenen Untertunnelungen nicht einverstanden erklärt.

Bereich Velmede–Brilon

Der östlichste Bereich der A 46 kann vom Verkehrsaufkommen her überhaupt nicht mehr gerechtfertigt werden.

Dies belegt auch die gesamtwirtschaftliche Bewertung des BMV. Sowohl eine vierspurige Autobahn mit einem N/K-Wert von 0,9 als auch eine teilweise bis Nuttlar vierspurig und dann zweispurig geführte Fernstraße mit einem N/K-Wert von nur 0,7 kann aus volkswirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht nicht akzeptiert werden. Der inzwischen neu ermittelte N/K-Wert von 1,5 ist in Frage zu stellen, da sich die zugrunde gelegten Daten nicht geändert haben.

Selbst optimistische Prognosewerte von gerade 7 200 Kfz/24 h können keinen Fernstraßenbau in dieser landwirtschaftlich empfindlichen Region begründen. Alternativen sind überflüssig, zumal die Städte Meschede und Brilon bereits eine Ortsumgehung besitzen.

Auch für den Fremdenverkehr hätte ein zusätzlicher Straßenbau mehr Nach- als Vorteile. Während der Wochenendtourismus soundso die Kapazitätsgrenze erreicht hat, würde die Zerstörung der Natur und der Landschaft sowie ein Nachmehr an Verkehr einen Rückgang an Langzeiturlaubern bewirken.

Eindeutig negativ würde sich die A 46/B 7 n für die Landwirtschaft in diesem Abschnitt auswirken.

Deshalb muß die A 46 aus dem Bedarfsplan gestrichen werden. Die freiwerdenden Investitionsmittel sind zugunsten der vorgeschlagenen Alternativen, insbesondere für die Modernisierung der DB-Strecken Fröndenberg–Menden, Iserlohn–Letmathe und Schwerte–Winterberg zu verwenden.