

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 B 9, Verlegung westlich Geldern in der bisherigen großen Variante, wird im Bedarfsplan gestrichen. Eine „kleine Lösung“ unter Einbeziehung der zwischen B 9 und B 58 vorhandenen Verbindungsstraße wird in den Bedarfsplan aufgenommen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Die Notwendigkeit einer den Ortskern der Stadt Geldern entlastenden Nord-Süd-Verkehrsführung im Bereich der Bundesstraße 9, die zur Zeit durch die Innenstadt Gelderns führt, wird in keiner Weise bestritten.

Das große Verkehrsaufkommen im Bereich der innerstädtischen B 9 führt zu einer unzumutbaren Belastung der Anlieger und erstickt alle Versuche der Stadt Geldern im Keim, verkehrsberuhigende Maßnahmen im Ortskern durchzuführen.

Die im folgenden vorgetragenen Argumente sind deshalb unter dem Gesichtspunkt zu sehen, daß der bisherigen „großen“ Planung eine „kleine“ Lösung entgegengesetzt werden soll. Diese „kleine“ Lösung vereint die mit der Realisation der „großen“ Lösung angestrebten Vorteile mit den ökonomischen und ökologischen Vorzügen, die für die „kleine“ Lösung typisch sind.

Der Neubau der Bundesstraße 9 – würde er in der Form der bisherigen Planung betrieben – hätte eine Bodenversiegelung in der Größenordnung von 5 ha zur Folge, wobei ein (notwendiger) Radweg bisher nicht geplant ist, mit Sicherheit jedoch eines Tages realisiert werden wird.

Obwohl die für die Realisation der „großen“ Lösung verplanten Flächen momentan überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden, stellen sie einen wichtigen Lebensraum für im Gelderner Raum heimische Niederwildarten dar (Rehwild, Hasen, Fasane, Rebhühner usw.).

Die bisherige Planung sieht darüber hinaus vor, daß das vom Regierungspräsidenten in Düsseldorf durch ordnungsbehördliche Verordnung vom 12. Juni 1985 (Zeichen 51.2.1.02.21. veröffentlicht im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Düsseldorf Nr. 26 vom 27. Juni 1985) für den Landschaftsschutz sichergestellte Gebiet der ehemaligen Bahntrasse zwischen Geldern und Straelen zerschnitten würde und dadurch weitere Beeinträchtigungen für Flora und Fauna eintreten würden.

An mehreren Stellen käme es nicht nur zu einem Abriß, sondern auch zu Beeinträchtigungen der Gehöfte und Häuser, die direkt in Straßennähe verblieben (im Bereich der Baersdonk, am Adelheidweg, Neerponter Weg, „Am Dreh“).

Darüber hinaus brächte eine Realisation der „großen“ Lösung eine Zerstückelung von Erholungs- und ökologischen Ausgleichsflächen mit sich (zwischen Venloer Straße und Baersdonk und im Bereich der Alten Heerstraße).

Durch den Neubau würden direkt landwirtschaftliche Flächen in der Größe von etwa 10 ha zerstört.

Die Trasse der B 9 neu würde an fünf Stellen Wasserläufe kreuzen (zweimal die Meerbeck, die Fleuth, die Niers und den Nierskanal). Das wäre mit allen negativen Folgen für die zum Teil bereits stark beeinträchtigte Flora und Fauna verbunden (insbesondere im Bereich der Niers).

Würde die geplante „große“ Lösung realisiert, käme es zu weiträumigen Beeinträchtigungen durch vom Straßenverkehr verursachte Emissionen (Lärm, Abgase, Ölbelastung der von der Straße abfließenden Abwässer). Insbesondere ergäben sich breite Emissionsbänder mit den bekannten Beeinträchtigungen der Natur- und landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Für die Landwirtschaft stellten sich Verluste durch die Einbuße landwirtschaftlicher Nutzfläche dar. Trotz des durchzuführenden Umlegungsverfahrens ist mit einem ungünstigeren Zuschnitt der Flächen zu rechnen. Nicht allein aus diesem Grund sind die betroffenen Landwirte über die geplante neue Bundesstraße nicht sehr glücklich.

Die Produkte, die auf den im Bereich der Emissionsbänder liegenden Flächen erzeugt werden, wären mit Schadstoffen belastet.

Die Förderung der Zersiedelung wäre ein weiterer großer Nachteil des „großen“ Straßenbauprojekts. Insbesondere im Gewerbe-

gebiet Geldern–Veert Süd ist mit an die B 9 neu anbindenden Stichstraßen zu rechnen.

Die der DB-Strecke Kleve–Krefeld seit langem drohende Gefahr der Stilllegung würde durch die Umsetzung der bisherigen Planung weiter gefördert:

Durch die dann mögliche wesentlich leichtere Passage des Gelderner Raums ergäbe sich eine weitere Zeitersparnis für Benutzer privater Personenfahrzeuge gegenüber der Deutschen Bundesbahn.

Da die Konzeption der B 9 neu von einer Hochgeschwindigkeitsstrecke (100 km/h) ausgeht, werden Unfälle mit schweren Folgen wahrscheinlicher. Eine größere Gefährdung ergäbe sich außerdem durch Wildunfälle, mit denen wegen der großen Niederwildpopulation im verplanten Raum gerechnet werden muß.

Der von den Planern angestrebten „großen“ Lösung liegt eine unzureichende Abwägung möglicher Alternativen zugrunde:

Das Ziel der Entlastung des Gelderner Stadtkerns und der Eröffnung einer flüssigeren Passage des Gelderner Raums wäre mit einem deutlich geringeren finanziellen Aufwand und drastisch eingeschränktem Landschaftsverbrauch realisierbar. Eine „kleine“ Lösung wurde in der Planung bisher nicht erörtert.

Unter Einbeziehung der bereits zwischen den Bundesstraßen 9 und 58 existierenden Verbindungsstraße („Möhlendyck/Baersdonk“), die an der Justizvollzugsanstalt Geldern-Pont vorbeiführt, ließe sich diese „kleine“ Lösung unschwer realisieren.

Die hier vorgeschlagene „kleine“ Lösung sieht – in Süd-Nord-Richtung – folgendermaßen aus:

Die bestehende B 9 wird am „Vogteier Sommergarten“ auf die Straße „Baersdonk“ geführt. Die Vorfahrt sollte abknickend geregelt sein. Eine Ampelanlage wäre einerseits unerlässlich, würde andererseits in Verbindung mit einem Tempolimit von 70 km/h und einer „grünen Welle“, die schon weit vor dem Kreuzungsbereich die zu fahrende Geschwindigkeit empfiehlt, den Verkehrsstrom ruhig und flüssig über die Straße „Baersdonk“, die in Höhe der Justizvollzugsanstalt ihren Namen in „Möhlendyck“ ändert, führen.

Die Straße zwischen B 9 und B 58 („Baersdonk/Möhlendyck“) müßte dem Verkehrsaufkommen entsprechend ausgebaut werden. Kurven könnten ohne großen Aufwand an Fläche begradigt werden. (Die auf einer Seite der bestehenden Straße zwischen B 9 und B 58 noch stehenden Bäume könnten unter Umständen sogar im Bereich der derzeit von der Stadt Geldern geplanten Innenstadtsanierung und -beruhigung Verwendung finden.)

Zur Vermeidung weiterer Verkehrsbelastungen der B 58 in der stark unfallgefährdeten Ortsdurchfahrt Pont sollte eine Verbindung der Straße „Möhlendyck“ und der B 58 hinter der Justizvollzugsanstalt vorbei am Kern der Ortschaft Pont über einen neu anzulegenden Straßenteil erfolgen (s. als Anlage beigefügte Karte).

Auch in diesem Bereich ließe eine Beampelung in Verbindung mit einer „grünen Welle“ einen relativ ruhigen und gefahrlosen Verkehr zu.

Beeinträchtigungen z.B. landwirtschaftlicher Flächen wären gegenüber der „großen“ Lösung wesentlich vermindert.

Die Kreuzung der neu anzulegenden Alternativstreckenführung mit der für den Landschaftsschutz sichergestellten ehemaligen Bahntrasse zwischen Geldern und Straelen könnte unter größtmöglicher Schonung dieses Landschaftsschutzgebietes an der Stelle erfolgen, an der eine alte Eisenbahnbrücke (bzw. deren Reste) über die Niers die Bahntrasse ohnehin unterbricht.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan 1985 ist um den bei Änderung der Planung freiwerdenden Betrag zu verringern. Die Einsparungen werden für Investitionen bei der Deutschen Bundesbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse in den Bereichen Öffentlicher Personennahverkehr und Verkehrsberuhigung verwandt.