

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:

Das Projekt B 54, Neubau Gronau von Bundesgrenze NL – westlich OU Steinfurt, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen. Statt dessen wird in den Bedarfsplan in die Gruppe „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen „B 54 Ortsumgehung Ochtrup einschließlich Ochtrup-Langenhorst“.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

1. Der zu erwartende Nutzen wird überschätzt

Die neue B 54 wird nur geringe Fahrzeitverkürzungen bringen, da die heutige B 54 bereits gut ausgebaut ist. Der Engpaß Ortsdurchfahrt Ochtrup wird auch nach obigem Vorschlag beseitigt. Die Wohn- und Lebensqualität in Ochtrup wird nur bescheiden erhöht werden, weil die neue B 54 ortsfern, ohne ausreichende Netzverknüpfungen sein wird. In Ochtrup wird starker Verkehr bleiben.

Die Steigerung der Standortgunst für Industrie- und Gewerbeansiedlung durch die neue B 54 wird die Erwartungen nicht erfüllen. Dies zeigen die Erfahrungen mit dem bereits befahrenen Teilstück Münster-Steinfurt sowie die Ergebnisse von Untersuchungen zu diesem Thema an anderen Straßen aus neuerer Zeit.

Ferner ist die bei der Planung angesetzte Verkehrssteigerung nicht eingetreten. Verkehr, den die neue B 54 zwischen Münster und Steinfurt auf sich saugt, der somit als Nutzen für diese Straße bewertet wird, hat Minderauslastung anderer Straßen zur Folge, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis sich damit verschlechtert, u. U. auch unter 1,0 fällt.

2. Die zu erwartenden Schäden (volkswirtschaftliche Gesamtkosten) sind zu gering angesetzt

Die B 54 zerschneidet die reich gegliederte Landschaft, mit altem Laubholz, westlich von Steinfurt, ein stadtnaher Erholungsraum der Bevölkerung. Ebenso zerstört sie die Waldlandschaft westlich der B 70 um den Waldhof.

Die breite B 54 n und das sie begleitende Immissionsband schädigen bzw. zerstören den Talraum des naturbelassenen Ossenbachs; entsprechendes gilt für das Amtsvenn, die Flörbach-Feuchtwiesen, die Ammerter Mark sowie für die natürlichen Talungen von Goorbach, Dinkel und Flörbach.

Die großen Abschnitte der B 54 n auf dem Damm beherrschen als Fremdkörper die Landschaft und trennen in vielfältiger Weise das natürliche Lebensgefüge. Insgesamt sind die genannten Schädigungen an Landschaft und Naturhaushalt nicht ausgleichbar.

Die B 54 n wird weiteren Abzug von Kaufkraft aus dem Westmünsterland in das Oberzentrum Münster bewirken. Dazu werden in Münster durch die verstärkt einpendelnden PKW die innerstädtischen Verkehrsprobleme und die Immissionen vergrößert, die Lebensqualität nimmt ab.

Von der Bahnstrecke KBS 285 werden weitere Fahrgäste abgezogen; die Auslastung der Strecke verringert sich mit der Folge daß das Angebot für die bleibenden Fahrgäste (Nicht-Autofahrer) ausgedünnt wird.

Somit muß die Region Westmünsterland beträchtliche Nachteile durch die B 54 n hinnehmen.

3. Folgerung

Aus den in knapper Form dargelegten Argumenten kristallisiert sich heraus, daß die vernünftigste und volkswirtschaftlich günstigste Lösung eine echte Ortsumfahrung Ochtrups und Ochtrup–Langenhorsts sowie eine Optimierung der vorhandenen Straße in Gronau bezüglich der Immissionsminderung für die Anwohner ist. Gleichzeitig sollten die Ortsdurchfahrten von Ochtrup und Ochtrup–Langenhorst zurückgebaut werden.

Die durch die Streichung der B 54 n freiwerdenden Finanzmittel des Bundeshaushalts können verwandt werden für Investitionen zur Modernisierung von Eisenbahnstrecken (DB-Strecke Gronau–Steinfurt–Münster) und zum Lärmschutz an bestehenden älteren Bundesstraßen (B 54 in Gronau) sowie als Investitionszuschüsse für Verkehrsberuhigung (in Ochtrup).