

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 56, Witterschlick–Röttgen (A 565), wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Wir schließen uns der nachfolgenden Stellungnahme von Bewohnern des Brüser Bergs an:

„Der Südwachenanschluß an die A 565 ist nicht erforderlich“, sagte noch 1984 der Bundesverteidigungsminister. Derselbe Minister läßt sich 1985 vor den Karren des Bundesverkehrsministers spannen, „entdeckt“ plötzlich doch einen Bedarf und fordert einen weiteren Autobahnzubringer.

Das paßt nun gar nicht zur Regierungserklärung des Bundeskanzlers von 1983: „Wir alle sind verpflichtet, die uns anvertraute Umwelt den nachfolgenden Generationen zu erhalten. Wir haben nicht das Recht, die Natur rücksichtslos auszubeuten.“

Südwachenanschluß/B 56 n, das heißt im Klartext:

— autobahnähnliche West-Ost-Fernverbindung von der holländischen Grenze bis zur A 3;

- täglich ca. 40 000 Last- und Personenwagen durch den Kottenforst;
- Lärm und Abgase ruinieren Wohn- und Lebenswert;
- Zerstörung des Kottenforstes, Verlust eines wichtigen Naherholungsgebietes;
- das Frischluftreservoir Kottenforst wird zur Abgasschneise.

Wir sind der Auffassung, daß über ein attraktives Nahverkehrsmittel nicht nur geredet werden darf (nur 4 v. H. der BMVg-Angehörigen benutzen ein öffentliches Verkehrsmittel).

Schluß gemacht werden muß mit den unerträglichen Belastungen für Bewohner und Umwelt des Brüser Bergs.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die für das genannte Projekt angesetzten Mittel. Die Einsparungen werden für Alternativvorschläge, Investitionen bei der Eisenbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.