**Deutscher Bundestag**
**10. Wahlperiode**

**Drucksache 10/4850**

29. 01. 86

Sachgebiet 912

# 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 (Anlage zu § 1) wird wie folgt geändert:

Die Bundesstraße B 474 n, im Abschnitt von Dortmund A2–Dülmen, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

**Schulte (Menden)**
**Senfft**
**Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion**

**Begründung**

1. *Der zu erwartende Nutzen, damit auch die Entlastung, der von dieser Neuplanung ausgehen soll, wird bei weitem überschätzt.*

1.1 Als ein Argument für die Dringlichkeit des Baus der B 474 n wird die Anbindung des Ruhrgebiets an die Niederlande angeführt. Die Planung dieser Straße wurde zu einem Zeitpunkt begonnen (vor 1975!) als mehrere Bundesfernstraßen in diesem Raum noch nicht bestanden bzw. noch nicht in der heutigen Form ausgebaut waren:

- — Neubau/Fertigstellung der A 43,
- — Fertigstellung der A 42,
- — sechsspuriger Ausbau der A 2,
- — Neubau der A 57 in die Niederlande.

Das heißt, es haben sich seit 1975 ganz neue Rahmenbedingungen ergeben.

Die Zahlen im GVP[1]) für Datteln, die immer noch als offizielle Datengrundlage dienen, sind verglichen mit den von uns ermittelten Daten um ca. 50 % zu hoch. Zusammengefaßt heißt das: Das offizielle Datenmaterial ist zu alt und überhöht. Der Bau B 474 n wird für die Anwohner zu keiner spürbaren, d. h. visuell wahrnehmbaren und „hörbaren", Entlastung führen.

1.2 Als weiteres Argument für den Bau der B 474 n wird die Entlastung der Ortskerne angeführt.

Die Aktionsgemeinschaft gegen den Bau der B 474 n hat am 26. September 1985 von 15.00 bis 19.00 Uhr an mehreren Zählstellen (in jeweils beide Richtungen) in Waltrop und Datteln gemäß den offiziellen Richtlinien eine Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung durchgeführt. Dabei wurde ersichtlich, daß die in den Generalverkehrsplänen von Datteln (1978) und Waltrop (1980) angegebenen Entlastungseffekte (zwischen 36 u. 50 %) durch den Bau der B 474 n auf keinen Fall auch nur annähernd erreicht werden. Zum Beispiel für die Levringhäuser Straße in Waltrop (L 609), die neben der B 235 hauptsächlich durch den Neubau entlastet werden soll, ergab sich in Süd–Nordrichtung (Hauptverkehrsstrom am Nachmittag von Dortmund in Richtung Datteln) ein Anteil an Durchgangsverkehr von weniger als 25 %.

Besonders fragwürdig wird die Notwendigkeit der B 474 n wenn man den tatsächlichen Anteil an Durchgangsverkehr betrachtet. Von den Fahrzeugen die aus Richtung Dortmund die o. g. L 609 benutzen, passieren in 4 Std. (15.00 bis 19.00 Uhr) nur 239 Fahrzeuge, also mögliche Benutzer der B 474 n, Waltrop und Datteln in Richtung Norden. Dies bedeutet einen Anteil an Durchgangsverkehr von weniger als 9 %. Außerhalb der abendlichen rush-hour wird der Anteil vermutlich noch geringer sein.

Die Zahlen im GVP für Datteln, die immer noch als offizielle Datengrundlage dienen, sind verglichen mit den von uns ermittelten Daten um ca. 50 % zu hoch. Zusammengefaßt heißt das:

Das offizielle Datenmaterial ist zu alt und überhöht. Der Bau der B 474 n wird für die Anwohner zu keiner spürbaren, d. h. visuell wahrnehmbaren und „hörbaren", Entlastung führen.

2. *Die Umwelt wird stark belastet und z. Z. unwiderruflich zerstört*

Dieses kreuzungsfreie und überwiegend in Dammlage (z. T. über 10 m hohe und mit einem Böschungsfuß von ca. 100 m) geplante Bauwerk, wird zu einer zusätzlichen Belastung der Bevölkerung, der Landschaft und der Tier- und Pflanzenwelt führen. Ist es in einer Zeit des gestärkten Umweltbewußtseins in der Bevölkerung noch zu verantworten, größere Naturräume mit zahlreichen ökologisch wertvollen Lebensberei-

[1]) = Generalverkehrsplan

chen unwiderruflich zu zerstören? Die breite Schneise der geplanten Straßentrasse wird mehrere Waldstücke in kaum lebensfähige Waldparzellen zerschneiden; zahlreiche Feuchtbiotope (nach LÖLF NRW und DBV) werden zerstört. Der DBV hat in Castrop, Waltrop und Datteln zahlreiche Tier- und Pflanzenarten in Trassennähe kartiert.

Allein im Kreis Recklinghausen wird die Trasse zu 75 % durch Landschaftsschutzgebiet verlaufen.

Bisher wurde zu dieser Planung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Auch das Bundesverkehrsministerium schätzt diese Neubauplanung als eine der wenigen Projekte in NRW mit „erheblicher ökologischer Problemhäufung" ein. Wenn man zusätzlich bedenkt, daß durch den Bau

- — wichtiger Erholungsraum im Randbereich des Ruhrgebietes verlorengeht,
- — Menschen, die an der zukünftigen Straße wohnen, zusätzlich belastet werden,
- — mehrere Landwirte in ihrer Existenz bedroht sind,

dann wird die Fragwürdigkeit dieser Planung immer deutlicher.

3. *Folgende Parteien, Fraktionen, Verbände und Bürger haben in Form von Beschlüssen und Eingaben die B 474 n abgelehnt:*

- — Einstimmiger Ratsbeschluß in Olfen (Sommer 1985),
- — SPD-Partei und Fraktion in Dülmen,
- — CDU-Partei in Waltrop,
- — der Bürgermeister von Castrop-Rauxel,
- — alle Fraktionen DIE GRÜNEN und Wählergemeinschaften der Umgebung,
- — die Untere Landschaftsbehörde im Kreis Recklinghausen,
- — der BUND, DBV, SGV,
- — zahlreiche Landwirte in Datteln und Waltrop,
- — über 5 000 Bürger im Rahmen des Planfeststellungsverfahren (südl. Abschnitt) in Form von Sammeleinsprüchen und zahlreichen Einzeleinsprüchen.

Im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan (Stand 3/85) wurde für dieses Neubauprojekt ein äußerst geringes Nutzen/Kostenverhältnis von NKV, 0,55 bzw. $NKV_2$ 1,10 ausgewiesen, während nach dem Stand 9/85 ein NKV von 3,2 angegeben wird. Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger hat in einem Brief vom Mai 1985 an die Aktionsgemeinschaft gegen den Bau der B 474 n zugesichert, daß für die B 474 n Dortmund–Dülmen eine Lösung gefunden wird, die den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz entspricht. Dieses kann nur heißen: „Kein Bau der B 474 n."

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die für das genannte Projekt angesetzten Mittel.

Die Einsparungen werden für oben genannte Alternativvorschläge, Investitionen bei der Eisenbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333