Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4856

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 wird wie folgt geändert:

Die A 1, im Abschnitt von Tondorf bis Mehren, wird gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

Das Verkehrsaufkommen von weniger als 8000 Fahrzeugen pro Tag reicht bei weitem für den Bau der Autobahn nicht aus: Auch führt die A 1 nicht zu einer wesentlichen Entlastung von stark durchfahrenen Ortskernen, wie das Beispiel des Ortes Mehren zeigt. Dort wurde von der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz 1984 eine Verkehrszählung durchgeführt. Von insgesamt 9200 Kfz (davon 11 % Schwerverkehr) sind nur 3300 Kfz Autobahnbenutzer. Eine Ortsumgehung würde Mehren zu ca. 90 % statt nur zu ca. einem Drittel vom Durchgangsverkehr entlasten.

Da selbst die A 48 laut der Untersuchung von Dr. Norbert Walter als ersterschließende Autobahn des Eifelraumes nur zu wenigen Industrieansiedlungen geführt hat, wird die wesentlich schwächer ausgelastete A 1 keine weiteren Industrieneuansiedlungen nach sich ziehen.

Die A 1 zerschneidet zwei der wenigen noch bestehenden über hundert Quadratkilometer großen verkehrsarmen Landschaften und gefährdet damit nicht nur den bestehenden Fremdenverkehr.

Kommt auch die hausgemachte Umweltverträglichkeitsstudie des Straßenneubauamtes Wittlich zu einem insgesamt positiven Ergebnis, sie fungiert als ökologische Unbedenklichkeitsbescheinigung für den Bau dieser landschaftsverschlingenden Trasse, so kommt heute die vom Bundesverkehrsminister in Auftrag gegebene „Ökologische Risikostudie" zu einem völlig anderen Urteil. Erläuternd wird hier ausgeführt: „Mit der Zerschneidung und Beeinträchtigung durch anlagebedingte Auswirkungen der Trasse werden auf zwei Drittel der gesamten Länge Waldflächen in ihrer Funktion beeinträchtigt. Damit sind zusätzlich auf gesamter Länge ergiebige Grundwasservorkommen ohne ausreichende Deckschichten durch Verschmutzung gefährdet. Wertvolle Waldbiotope an den Hängen und auf den Bergkuppen sowie die Feuchtbiotope in den Niederungen der zahlreichen Fließgewässer werden durchschnitten. Besonders gefährdet sind die schutzwürdigen Feucht- und Bachbiotope in der Niederung des Nohner Baches, die empfindlich auf Veränderungen des Wasserhaushaltes reagieren, sowie die bedeutenden Waldbiotope südlich von Darscheid. Zugleich wird durch betriebsbedingte Auswirkungen, vor allem durch Verlärmung der bisher ruhigen Landschaft, die Erholungsfunktion des Raumes erheblich beeinträchtigt. Die Empfindlichkeit der Landschaftspotentiale und ihre mögliche Gefährdung durch die Trasse erfordert eine vertiefte Untersuchung sowie eine eingehende Überprüfung der Wirksamkeit risikomindernder Maßnahmen." Diese werden überwiegend als gering eingeschätzt.

Der Deutsche Naturschutzring forderte den Verzicht auf besonders umweltzerstörende Projekte und nannte 14 besonders „heiße Eisen" zu denen auch die A 1 zwischen Tondorf und Mehren zählt. Mit einem Landschaftsverbrauch von ca. 7 000 000 Quadratmeter, von denen im Endausbau ca. 2 000 000 Quadratmeter versiegelt werden, stehen die unmittelbaren ökologischen Schäden in keinem Verhältnis zu dem verkehrspolitischen Nutzen.

Der Bau der A 1 soll teilweise aufgrund eines im Jahre 1972 erstellten Planes erfolgen. Damals waren keine Umweltschutzverbände angehört worden. Mittlerweile sprechen sich gegen den Bau der A 1 der DBV, der DNR, der BUND, die Bürgerinitiative „Zukunft ohne A 1", der Kreisverband der GRÜNEN in Daun, Teile der SPD und der Darscheider Bürgerinitiative aus (vgl. Niederschrift des Erörterungstermins am 12. August 1985). Der Minister für Umwelt und Gesundheit aus Rheinland-Pfalz forderte in einem Brief vom 16. Oktober 1985 an die BI „Entlastet die Mehrener Ortsdurchfahrt", daß vertiefte Untersuchungen über die ökologische Risikoeinschätzung sowie eine eingehende Überprüfung der Wirksamkeit risikomindernder Maßnahmen durchgeführt werden muß. Erst danach kann sinnvollerweise über den eventuellen Bau der A 1 entschieden werden.

Mit der parallel verlaufenden DB-Strecke Trier–Köln steht eine D-Zug-Strecke zur Verfügung, die durch den Bau der A 1 eine weitere Konkurrenz erhalten und infolgedessen stillgelegt würde. Sinnvoller wäre es, auf dieser Strecke einen attraktiven Ein-Stunden-Takt für die Pendler anzubieten. Hier wären sie weitaus sicherer und schneller zu befördern, bei geringeren Kosten.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan 1985 ist zu verringern um die im Gesetzentwurf für das genannte Projekt angesetzten Mittel. Die Einsparungen werden für 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