Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4866

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 49, AS Borken (B 3) – Lumda (A 48), wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

— Das Gebiet, durch das die A 49 in Nord- und Mittelhessen führen würde, ist von Verdichtungsschäden bisher nur punktuell betroffen. Kennzeichnend sind noch eine naturnahe Kulturlandschaft, Mischwaldgebiete und (nach Ausweis der Flächenschutzkarte Hessen) überwiegend landwirtschaftlich wertvolle Flächen, soweit landwirtschaftlich nutzbare Bereiche betroffen sind.
In allen diesen Bereichen würde eine Autobahn schwere Schäden verursachen.

— In einigen Fällen würde die Autobahn Lebensräume zerstören bzw. schwer schädigen, deren besondere Schutzwürdigkeit durch verschiedene Untersuchungen belegt ist (siehe z. B. „Brücker Wald" bei Kirchhain/Stadtallendorf und die entsprechenden Untersuchungen von Vogel/Tamm, Döge und Oppolzer).

— Die Zerschneidungswirkung der Autobahn hätte besonders fatale Folgen, da mehrfach noch funktionsfähige ökologische Einheiten zerschnitten würden.

— Die vom Straßenbauamt Gießen vorgeschlagenen Trassenvarianten 1, 3 und 4 berühren insgesamt ein Gebiet, das z. Z. noch durch ökologisch wertvolle und naturschutzlich überregional bedeutende Biotopformationen ausgezeichnet ist. Daneben würden weitere schützenswerte Landschaftsbestandteile betroffen (vgl. Anlage).

  In der Anlage befinden sich die nach dem momentanen Kenntnisstand der Naturschutzverbände besonders schutzwürdigen Flächen im Raum Neustadt, Kirchhain, Lumda zusammen.

  In der Auflistung werden die allseits bekannten Wasserschutzgebiete nicht berücksichtigt. Ihrer funktionsfähigen Erhaltung kommt jedoch im Rahmen des Umwelt- und Naturschutzes auch besondere Bedeutung zu. Die bisher vorgeschlagenen Varianten der A 49 durchlaufen allesamt mehrere Wasserschutzgebiete. Es bleibt unverständlich und es ist auf das höchste befremdend, daß hierauf bei der Planungsarbeit nicht Rücksicht genommen wurde.

  Außerdem muß noch auf die erhebliche Beeinträchtigung und Zerstörung der Landschaft in landeskultureller und landschaftsästhetischer Hinsicht aufmerksam gemacht werden, würde eine der bisher vorgeschlagenen Varianten realisiert. Betroffen wären hierbei u. a. einige naturnahe Täler (z. B. das Gleental) und insbesondere das Amöneburger Becken. Die Zerstörung dieses für Hessen einmaligen Natur- und Kulturraumes im Rahmen der Ohmtaldurchquerung würde eine unverzeihliche „landeskulturelle Schande" darstellen!

— Viele Orte werden von den nahegelegenen Erholungsräumen (meist Waldgebiete) abgeschnitten.

— Die Zahl der Orte, die von Lärmauswirkungen der Autobahn betroffen wären, ist sehr groß. Damit wird auch das Argument: „Autobahnbau zur Entlastung von Ortsdurchfahrten" fragwürdig. Zusätzlich ist anzumerken, daß Ziel-Quellverkehr-Analysen im angesprochenen Raum weithin fehlen. Selbst nach Aussage des Straßenbauamtes Gießen wäre ein Großteil des Verkehrs auf der A 49 (32 % bis 55 %) Verlagerungsverkehr von der bestehenden Autobahn (A 7/A 5).

— Eine Autobahn speziell mit dem Hinweis auf Schwerlastverkehr (wegen der Steigungen im Bereich der bestehenden Autobahn) zu bauen und dann noch über eine größere Strecke parallel zu einer bestehenden Eisenbahnlinie zu führen (Main-Weser-Bahn), ist verkehrspolitisch mittel- und langfristig falsch. Unter dem Gesichtspunkt regionaler Verkehrsbeziehungen gibt es keinerlei echten Bedarf für eine neue Straßentrasse.

— Es gibt keinen Beleg für die Erwartung, daß sich der Bau der A 49 in Nord- und Mittelhessen strukturpolitisch positiv auswirken würde. Es muß im Gegenteil befürchtet werden, daß Binnenwanderungsbewegungen ausgelöst werden, die raumordnerisch unerwünscht sind.

— Viele Kommunen und drei Kreise lehnen die bestehenden Planungen ab. Der größte Teil der Landwirte aus zehn Orten hat schriftlich erklärt, daß er nicht bereit ist, für den Bau dieser Autobahn Land zu verkaufen oder im Tausch abzugeben. Eine Kommune (Amöneburg), Privatpersonen und Naturschutzverbände haben schon jetzt mitgeteilt, daß sie entschlossen sind, notfalls den Rechtsweg zu beschreiten. Es hat sich ein Rechtsschutzfonds als eingetragener Verein konstituiert, der Gelder sammelt, um Klageberechtigte zu unterstützen. Schon vor seiner offiziellen Konstituierung sind von Verbänden Rückstellungen in Höhe von über 15 000 DM erfolgt.

— Entscheidende Grundlagen des bisherigen Verfahrens halten einer Überprüfung nicht stand. Die Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals" ist bereit, vor jedem Gremium den Nachweis für diese Aussage zu liefern.

Alternative Maßnahmen

— Von einem Bruchteil der eingesparten Gelder könnte für ältere Arbeiter in der Hartsteinindustrie, die durch den Nichtbau einer Autobahn unter Umständen mittelbar betroffen sind, ein Sozialplan erstellt werden. Außerdem wäre zu überprüfen, ob für die Hartsteinindustrie im Bereich der Dorf- und Stadterneuerung ein neuer Aufgabenbereich (Naturmauern, Pflasterungen etc.) erschlossen werden kann.

— Die bestehende Bahnlinie sollte attraktiver gestaltet werden, auch im Hinblick auf eine Zusammenarbeit Straße–Schiene. Ortsumgehungen sind nach Anlegen strenger Maßstäbe (nachgewiesene wesentliche Entlastungen des Orts, Beachtung ökologischer Aspekte, Vermeidung von Gigantismus etc.) vertretbar und unter Umständen erforderlich.

— Eingesparte Mittel aus dem Straßenbaubereich könnten im Bereich Bahn, ÖPNV, Fußgänger- und Fahrradverkehr und behindertengerechte Verkehrsplanung sinnvoll investiert werden.

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