Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4870

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 B 8, AS B 8/B 519 (inkl.) – B 8 alt (Eselsheck) OU Königstein, wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

1. Der Planfeststellungsbeschluß wird von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und verschiedenen Privatleuten beklagt, für das Teilstück nördlich der Landesstraße 3369 wurde er im Frühjahr 1985 aufgehoben. Das Projekt ist im Entwurf des Regionalen Raumordnungsplanes Südhessen (Offenlegung Juni 1985), der die Entwicklung bis zum Jahre 1995 darstellt, nicht enthalten. Eine schnelle Realisierung ist daher nicht möglich.
2. Natur und Landschaft im Rhein-Main-Ballungsraum sind an die Grenzen ihrer Belastbarkeit gestoßen. Der Taunus und insbesondere auch der Raum Königstein sind wichtige Naherholungsgebiete für die Bewohner des äußerst dichtbesiedelten Vordertaunus (Kelkheim, Bad Soden, Sulzbach, Schwalbach, Eschborn, die westlichen Frankfurter Vororte...) sowie von Frankfurt.

Die B 8, die mit riesigen Brücken, Dämmen, Einschnitten und kreuzungsfreien Anschlußstellen (Kleeblättern) autobahnartig die Taunuswälder zerschneiden soll, wird über den Verlust von 80 Hektar Wald hinaus weitere Schäden in für diese Region nicht tragbarem Ausmaß verursachen.

Mehrere ökologisch besonders sensible Bachtäler werden zerstört (Liederbachtal, Braubachtal, Rombachtal und Billtal).

Waldgebiete werden zerschnitten, so daß nur noch kleine, kaum lebensfähige Waldinseln übrigbleiben.

Unmittelbar neben der Trasse liegen mehrere Trinkwasserbrunnen, ohne daß eine schadlose Beseitigung des ölverschmutzten Abwassers der Straße vorgesehen ist.

Die Brücken, Dämme und Einschnitte bedeuten einen ungeheuren Eingriff in die Landschaft; so wird z. B. der Einschnitt, in dem die vierspurige Straße am Steilhang des Steinkopfes geführt werden soll, bis in die Mainebene hinein sichtbar sein.

Die Landschaftsschäden, der Zerschneidungseffekt, der ja auch die Wanderwege betrifft, und die Lärmbelästigung bedeuten die Zerstörung von vielen hundert Hektar Naherholungsgebieten. Dies führt zu einer noch stärkeren Belastung der ohnehin schon unter zu starkem Ausflugsverkehr leidenden Hochtaunusregion um Feldberg und Glaskopf, zu zusätzlichem Autoverkehr und längeren Fahrzeiten für die Erholungssuchenden.

3. Der Nutzen der B 8 steht in keinem Verhältnis zu den durch ihren Bau verursachten Schäden. Als Begründung für das Projekt wird die Entlastungsfunktion für Königstein genannt. Hierfür besteht aber keine Notwendigkeit, da für Königstein schon Ende der sechziger Jahre eine Umgehungsstraße gebaut wurde. Der einzige Engpaß ist der Kreisel (Kreuzung von B 8 und B 455), zu dessen Entschärfung seit vielen Jahren die Untertunnelung als Alternative zum B 8-Neubau gefordert wird. Dieser Vorschlag wurde vom Straßenbauamt jedoch nie ernsthaft geprüft. Das gleiche gilt für eine kleine Lösung, eine zweispurige, der Landschaft angepaßte Straße mit plangleichen Kreuzungen, die den Namen Ortsumgehung verdient hätte. Auch diese Lösung wurde nie untersucht, das Straßenbauamt hielt immer an dem zu Beginn der sechziger Jahre konzipierten autobahnartigen Ausbau fest.

   Es ist jedoch zweifelhaft, ob überhaupt eine neue Straße in diesem Bereich gebraucht wird, sei es auch eine kleine Lösung oder auch nur die Untertunnelung des Königsteiner Kreisels. Zur Zeit wird die Bahnstrecke Frankfurt-Höchst–Königstein mit Millionenaufwand S-Bahn-mäßig ausgebaut, neue Züge werden angeschafft, ein Dreißig-Minuten-Taktverkehr wurde eingeführt. Bis Ende 1986 sollen diese Ausbauarbeiten abgeschlossen sein, es ist zu erwarten, daß damit eine attraktive Alternative zum Autoverkehr geschaffen werden kann, die eine Entlastung in diesem Bereich bewirken wird.

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