Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4905

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 289 n, Verlegung Lichtenfels–Untersiemau, wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

1. Die Notwendigkeit für diese autobahnähnliche Schnellstraße ist nicht gegeben, weder durch das Verkehrsaufkommen auf der bisherigen B 289 noch durch das Gesamtverkehrsaufkommen von Coburg in Richtung Bamberg. Die Verkehrsmenge auf der B 289 alt liegt streckenweise bei unter 5 000 Kfz/24 h und setzt sich überwiegend aus Nahverkehr zwischen den Orten entlang der Strecke (Coburg–)Untersiemau–Lichtenfels zusammen, und die Stärke des tatsächlich als Fernverkehr anzusehenden Verkehrsaufkommens auf der Strecke Coburg–Bamberg (B 4) liegt bei maximal 9 000 Kfz/24 h. Angesichts der Gesamtwirtschaftslage ist auch bei effektiver Verbesserung des Verkehrsanschlusses nicht mit umfangreicher Neuansiedlung von Gewerbebetrieben im Raum Coburg zu rechnen, zumal dieser in Bayern ohnehin eine Spitzenstellung einnimmt, was die Industriedichte angeht. Außerdem stellt die B 289 neu keine Erreichbarkeitsverbesserung des Raumes Coburg dar, da die Strecke Coburg–Bamberg im Vergleich zur bestehenden

B 4 um 3 km verlängert wird, zudem ihre Streckenführung nicht durch das Itztal (B 4), sondern durch das Itz-Main-Hügelland geht und so Höhenunterschiede von ca. 100 m überwältigt werden müßten. Ein Zeitgewinn ist bei der Benutzung der neuen Trasse demnach nicht zu erwarten, die Kosten für die Fahrten zwischen Coburg und Bamberg dürften mit Sicherheit höher sein als auf der B 4 durch den Itzgrund.

2. a) Die B 289 neu hätte erhebliche ökologische Schäden zur Folge: Das Hügelland zwischen Itzgrund und Obermaintal, das von größeren menschlichen Eingriffen bisher verschont blieb und als ökologische Ausgleichsfläche äußerst wertvoll, als Naherholungsgebiet für die Städte Coburg und Lichtenfels wichtig und vielen Landwirten einzige Lebensgrundlage ist, würde erheblich beeinträchtigt: Die Landschaft würde quer zu ihrer natürlichen Strukturierung zerschnitten, d. h. zerstört werden, die zu erwartenden Lärm- und Abgasemissionen würden die Erholungs- und Lebensqualität in einem breiten Streifen stark minimieren, und eine Zertrennung bisher existierender Lebensgemeinschaften ist als sicher anzunehmen. Besonders zu leiden hätte die Landwirtschaft, nicht nur, weil ihr 60 ha wertvollsten Ackerlandes durch den Bau direkt verlorengehen, sondern auch durch die negativen Auswirkungen von bis zu 20 m hohen und bis zu 130 m breiten Dämmen und Einschnitten sowie von zwei Abfahrten und über zehn Unter- und Überführungen auf Relief und Kleinklima (Beschattungen, Frostlöcher, Schadstoffeintrag, Regenschatten, Erosion usw.). Gefährdet wären schließlich auch die von der Trasse berührten Wasserschutzgebiete der Banzer Gruppe sowie der Orte Untersiemau und Rossach (Gemeinde Großheirath).

   b) Aus Erfahrungen bei anderen Fernstraßenbaumaßnahmen steht zu erwarten, daß die einheimische Bauwirtschaft aufgrund ihrer fehlenden maschinellen Ausrüstung nur gering am Bau der B 289 neu beteiligt wird. Außerdem bestehen begründete Befürchtungen, daß – ähnlich wie bei anderen neuen Autobahnen geschehen – der Bau einer autobahnähnlichen Schnellstraße den Bevölkerungsabfluß aus dem Zonenrandgebiet Coburger Land noch verstärkt und auch einen erheblichen Kaufkraftabfluß verursacht. Starke Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und Fremdenverkehrsgewerbe sind beim Bau der Straße sicher [siehe a)].

   c) Die geringfügigen Erleichterungen auf den Ortsdurchfahrten der B 289 alt für die Bewohner der Orte Ober-, Untersiemau und Buch am Forst müßten die Einwohner der Orte Gnellenroth, Tiefenroth und Stetten, die bisher fernab großer Verkehrswege liegen, damit bezahlen, daß dann in mitunter weniger als 100 m Entfernung eine autobahnähnliche Schnellstraße an ihren Dörfern vorbeitrassiert ist. Auch stellt diese neue Schnellstraße eine weitere Konkurrenz für die Bahnstrecke Lichtenfels–Coburg dar.

3. Alternativabwägung fand so gut wie nicht statt. Die beim Raumordnungsverfahren (ROV) diskutierte Alternativtrasse (sog. „Hauptmanntrasse", die östlich an Coburg vorbei von Lichtenfels durch das Industriegebiet Sonnefeld/Weidhausen/Ebersdorf bei Coburg nach Rödental/Neustadt bei Coburg führen sollte), die von Naturschützern sowie Vertretern einiger Kommunen (u. a. Stadt Lichtenfels) befürwortet wurde und auch aus verkehrstechnischen und Erschließungsgründen weitaus sinnvoller war als die jetzt geplante Streckenführung, wurde damals aus wenig stichhaltigen Gründen verworfen. Dem ROV zugrunde lagen dann nur einige von der jetzigen Planung lediglich um wenige Meter abweichende „Alternativtrassen". Die bestehende und in den letzten Jahren ebenfalls in Richtung Bamberg ausgebaute B 4 wurde nie in die Überlegungen zum Bedarf der B 289 neu einbezogen.

4. Die im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplans erstellte Nutzen/Kosten-Analyse geht von völlig überzogenen Prognosewerten von über 16000 Kfz/24 h aus. Trotzdem liegt das Nutzen/Kosten-Verhältnis nur bei 1,6, obwohl dabei ökologische Belange völlig außer acht gelassen werden. Statt dessen sind gerade die regionalpolitischen Argumente, die zu einem Einstufungsvorschlag in den Vordringlichen Bedarf führten, längst von mehreren Verkehrswissenschaftlern (z. B. Horst Lutter, Norbert Walter) widerlegt.

5. Durch die Straßenplanung wird nun schon seit Jahrzehnten die Flurbereinigung hinausgezögert. Als Regelflurbereinigung wurde vor einiger Zeit eine Gruppenflurbereinigung für die Orte entlang der Trasse eingeleitet, was ganz offensichtlich im Hinblick auf den Bau der Straße geschah, zumal das Straßenbauamt Bamberg bereits jetzt mehr als die benötigten 60 ha aufgekauft haben soll, die im Zuge der Neuaufteilung als Ausgleichsflächen für das für den Straßenbau benötigte Land gebraucht würden. Die zu erwartende Zuteilung des Landes für das Straßenbauamt entlang der Trasse wird dem eventuellen Planfeststellungsverfahren vorgreifen, seine Entscheidungen zementieren und somit die spätere Unternehmensflurbereinigung (§ 87 FlurbG) zur Farce machen. Daß zudem Wege- und Gewässernetz der erst raumgeordneten Trasse angepaßt werden, stimmt nachdenklich, da so nicht die Flurbereinigung hinsichtlich ihrer in § 1 FlurbG genannten Zweckbestimmungen dominiert, sondern die Straßenbaumaßnahme.

6. 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