Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4916

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 14, Backnang/West–Winnenden/Süd, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

1. *Verkehrspolitische Einwendungen*

   Der Grundsatz der bisherigen Verkehrspolitik, daß das Wachstum der Verkehrsnachfrage die bestimmende Größe für den Ausbau des Straßennetzes ist, muß revidiert werden. In einem Grundsatzpapier des Parlamentarischen Staatssekretärs Schulte zur Verkehrspolitik ist zu entnehmen: „Bei Parallellagen ist grundsätzlich der Schiene Vorrang eingeräumt worden." Bei dem vorliegenden Streckenabschnitt ist die Konkurrenz von Schiene und Straße gegeben. Soll die „Wende in der Verkehrspolitik" nicht nur ein Lippenbekenntnis bleiben, so müssen die Belastungen im Berufsverkehr, die nur kurzfristig auftreten, nicht durch weiteren Straßenbau, sondern durch die Intensivierung des ÖPNV (S-Bahn, Bus) aufgefangen werden.

2. *Ökologische und siedlungsbezogene Einwendungen*

2.1 *Verlust und Beeinträchtigungen von Landschaften*

„Die geplante Trassenführung, v. a. im Bereich des geplanten Landschaftsschutzgebietes ‚Murrtal', ist mit einem kaum ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Die hochwertigen Biotope in Murr- und Maubachtal sind nicht zu ersetzen" (Umweltverträglichkeitsprüfung der Ersatzlösungen für die Neckar-Alb-Autobahn, Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Umwelt und Forsten 1983, S. 111).

Die Überquerung der beiden Gewässer wäre äußerst problematisch und bedeutet einen störenden Eingriff ins Landschaftsbild. Weiterhin ist mit schweren Eingriffen in die natürliche Struktur des Krähenbachtals zu rechnen.

Die geplante Trasse führt zur weiteren Zerschneidung der Landschaft und widerspricht den Zielen der Landesplanung, die Inanspruchnahme von Landschaft auf das notwendige Maß zu beschränken.

2.2 *Zerstörung von ökologisch besonders wertvollen Räumen*

Am Südhang der Murr und vor allem im Bereich des Maubachtales schneidet das Bauwerk in bislang noch weitgehend naturnahe Bereiche ein. Hier haben sich Bestände des sogenannten Klebwaldes und verwandter Gesellschaften erhalten, die im Gebiet des Mittleren Neckarraumes seit Jahrzehnten, durch menschliche Eingriffe bedingt, im Rückgang begriffen sind. Die verbliebenen Restbestände dieser für den Oberen Muschelkalk charakteristischen Lebensgemeinschaften sind daher besonders schützenswert.

Das Areal im Backnanger Bereich erstreckte sich vormals längs der Murr zwischen Weißach und Eichbach (westlich Kirchberg), mit tiefen Ausstrahlungen in die angeschlossenen Seitenbachtäler. Die Standorte der jetzigen B 14 sind schon bis auf kümmerliche Reste weitgehend degradiert; westlich davon sind noch größere, zusammenhängende Bestände vorhanden, von denen der äußerste nun der Baumaßnahme zum Opfer fiele.

Der Brückenschlag über das Maubachtal zerschneidet nicht nur den ökologisch wertvollen Abschnitt und setzt die Restflächen zerstörenden Emissionen aus, er beeinträchtigt darüber hinaus das Mikroklima in diesem Bereich ungünstig. Die Dolinenbildung beidseits des Tales deuten auf zerklüfteten Untergrund, der besonders ausgedehnte Fundierungseingriffe für das Brückenlager erfordert.

Das Gebiet ist schon durch die beiden Bahnlinien randlich beeinträchtigt und durch die Zuleitung ungenügend geklärter Abwässer in den Maubach gefährdet. Es erträgt keine weitere Belastung.

Es muß nicht nur mit seiner charakteristischen Flora und Fauna erhalten bleiben, weil es seltene und daher schützenswerte Biozönosen aufweist; es ist darüber hinaus als klassische Fundstelle zoologischer Raritäten (siehe: Geyer, in Jahresh. des Vereins für Vaterländische Naturkunde, 1904, S. 298, ff. – Dobat, daselbst, 1962, S. 285, ff.) von besonderer Bedeutung für Wissenschaft und Forschung.

2.3 *Verlust und Beeinträchtigung von ökologisch bedeutsamen Freiräumen*

Entsprechend dem Landesentwicklungsplan sollen beim Ausbau der Verkehrswege die natürlichen Grundlagen geschont und die Erfordernisse des Erholungswesens beachtet werden. Die Erholung gewinnt als Ausgleich zu den Belastungen der heutigen Zeit zunehmend an Bedeutung. Aus diesem Grund sind schutzbedürftige Freiräume ausgewiesen worden, die den Bedarf nach Erholungsmöglichkeiten in Nähe der Siedlungen befriedigen und keinerlei weiteren Belastungen ausgesetzt werden sollen.

Die geplante Straße verläuft mitten durch solch einen regionalen Grünzug, der im Landschaftsrahmenplan, gemäß dem Beschluß der Verbandsversammlung vom 3. Dezember 1980, ausgewiesen ist. Das gut erreichbare Erholungsgebiet südlich von Backnang wird in seiner Funktion beeinträchtigt. Besonders betroffen in einem insgesamt waldarmen Gebiet wäre der Birkenwald, der für die stadtnahe Erholung von großer Wichtigkeit ist. Die bisherige Ruhezone würde aufgrund der großen Verlärmung weitgehend entwertet.

2.4 *Bewertung*

„Bei Zielkonflikten sind dem Umweltschutz und den landschaftsökologischen Erfordernissen dann den Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche Beeinträchtigung der Lebensverhältnisse der Bevölkerung droht" (Landesentwicklungsplan 1983, Innenministerium Baden-Württemberg, S. 15). Dieser Konflikt ist bei der vorliegenden Planung gegeben. Entsprechend der Umweltverträglichkeitsprüfung 1983 bestehen im Bereich des Birkenwalds wegen der Zerschneidung zusammenhängender Freiräume und landwirtschaftlicher Vorrangfluren sowie Zerschneidung und Verschallung von Erholungsräumen sehr starke Bedenken. Die Trasse im Bereich des Murrtals ist „wegen der durchschlagenden Priorität des Natur- und Landschaftsschutzes nicht vertretbar" (Umweltverträglichkeitsprüfung, a. a. O., S. 12).

3. *Anregungen*

Wenn eine Verbesserung der bestehenden Straßenverkehrsverhältnisse notwendig sein sollte, so ist entsprechend den Richtlinien des Landesentwicklungsplanes dem Ausbau bestehender Straßen eindeutig der Vorrang vor dem Neubau zu geben.

Im Hinblick auf die geplante Trassenführung muß der Abschnitt ab Winnenden miteinbezogen werden, um zu einer sinnvollen Lösung zu kommen.

Statt eines autobahnähnlichen Neubaus halten wir folgende Maßnahmen für vertretbar:

— Ortsumgehung Winnenden und rasche Rückführung auf die bestehende Straße noch vor Nellmersbach. Dadurch wäre gleichzeitig eine Umgehung von Hertmannsweiler erreicht.
— Für Waldrems und die Robert-Kaess-Siedlung sind aktive Lärmschutzmaßnahmen notwendig, in Maubach könnte eine siedlungsschonende Umgehung Abhilfe schaffen.
— Bessere Verkehrsführung von und ins Weißacher Tal bei gleichzeitiger Entlastung von Waldrems und Heiningen durch Verlängerung der L 1080 bzw. K 1843 bis zur bestehenden B 14 an der Spritnase.
— Kriech- und Einfädelungsspuren sowie eine kreuzungsfreie Verkehrsführung an den wesentlichen Knotenpunkten (z. B. Spritnase, Kreuzung L 1115 mit B 14).

Den Grundsatzbeschlüssen und Neuorientierungen der Bonner Verkehrspolitik (Ausbau vor Neubau) müssen endlich praktische Konsequenzen folgen.

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

Die Einsparungen werden für Investitionen bei der Deutschen Bundesbahn (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