Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4919

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 28, Verlegung von Horb (L 370)–Bondorf (B 14) mit Anschluß der B 463 Horb–Freudenstadt sowie Verlegung in Freudenstadt mit Anschluß B 462 und Ausbau der Stuttgarter Straße, wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

Die Durchführung des Projekts B 28 neu würde für den Raum Freudenstadt einen weiteren Schritt zum Natursterben auf Raten bedeuten.

1. Eine 12 m breite Schnellstraße mit Böschungen bis 65 m breit, kreuzungsfrei angelegt und verkehrsgerecht ausnivelliert, führt zu einer unabwendbaren Verödung der Landschaft.
2. Der ungeheure Flächenverbrauch, der mit einer neuen so angelegten Straße verbunden ist, kann heute nicht mehr verantwortet werden. Der Raum Freudenstadt rangiert hier weit über dem Landes- und Bundesdurchschnitt. Er lebt aber großenteils von der Landwirtschaft und vom Fremdenverkehr, deshalb ist er auf Landschaft angewiesen und darf nicht durch neue Verkehrsachsen zerstört werden.

3. Die Belastung der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Schadstoffe wächst notgedrungen durch das Mehr an Straßen. Wir möchten aber die Milch noch trinken können, die die Kühe hier produzieren.

4. Angesichts des galoppierenden Schwarzwaldsterbens ist ein Straßenbau wie vorliegender ein Hohn. Es ist nicht einzusehen, daß der Bund für ein Straßenprojekt wie dieses fast 50 Mio. DM bereitlegen möchte, für den Erhalt von Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn und den Ausbau des ÖPNV aber kein Geld hat. Als Verbindung zwischen der A 8 und dem Schwarzwald gibt es die B 14 und die L 370, welche bei einem unbedingt einzuführenden Tempolimit völlig ausreichen.

   Eine Belastung der bestehenden Straßen außerorts von 3 900 Pkw-E/15 h bis 5 400 Pkw-E/15 h und 8 700 Pkw-E/15 h innerorts ist bei weitem nicht hinreichend, um eine neue Straße zu rechtfertigen. Wobei innerorts der Durchgangsverkehr nur 30 bis 40 % beträgt.

5. Die Bedeutung einer B 28 neu für das Horber Industriegebiet wird weit überschätzt. Die Verkehrsanbindung ist gut, sowohl durch die vorhandenen Straßen als auch durch einen Gleisanschluß, der einst den Steuerzahler 2,5 Mio. DM gekostet hat. Daß es nicht von der schnelleren Erreichbarkeit durch einige Minuten abhängt, sondern von anderen Kriterien, ob ein Industriegebiet gedeiht oder nicht, ist unterdessen erwiesen.

6. Der Raum Freudenstadt ist nicht durch eine neue Verkehrsachse (B 28 neu) mit dem Ballungsraum Stuttgart–Böblingen zu verbinden, sondern für den tatsächlichen örtlichen Bedarf ist die L 370 in ihrer Führung gemäßigt zu verbessern. Im Bereich der B 14 Horb–Baisingen bedarf es keiner Verbesserung. Horb hat seine Umgehung in Form der L 355 a.

7. Der geplante Abschnitt B 28 neu Horb–Baisingen führt durch die Wasserschutzzonen III und II. Aus diesen Gebieten wird die Talmühlquelle gespeist, welche zur Gäuwasserversorgung gehört. Es handelt sich um ein empfindliches Quellgebiet, welches durch einen Straßenbau aufs höchste bedroht würde. Wie der Abschnitt durch den sogenannten Riedgraben gelegt werden soll, ist deshalb bis heute nicht geklärt und kann auch nicht zufriedenstellend geklärt werden.

8. Der Ausbau der B 28 in Freudenstadt basiert vorwiegend auf den Analysen und Prognosen des Verkehrsplaners Hinterleitner in Stuttgart. Nach dem von ihm erstellten Generalverkehrsplan für Freudenstadt besteht der Gesamtverkehr in Freudenstadt aus ungefähr 13 % Durchgangs-, 37 % Ziel- und Quell- und 50 % Binnenverkehr. Der Durchgangsverkehr besteht hauptsächlich aus Schwerlastverkehr (Versuchsstrecke von Daimler-Benz in Gaggenau) sowie aus Ausflüglern, die an den Wochenenden in den Schwarzwald fahren. Beim Ziel- und Quellverkehr kommen 80 % aus einem Umkreis von weniger als 20 km, so daß sich der Aufbau eines

regionalen öffentlichen Personennahverkehrssystems geradezu anbieten würde. Dem Binnenverkehr bringt der Ausbau der B 28 keine Erleichterung, da drei zusätzliche Ampelanlagen den noch fließenden Verkehr aufhalten würden, und es absehbar ist, daß dieser Verkehr sich durch die angrenzenden Wohngebiete seine Schleichwege suchen wird.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die für das genannte Projekt eingeplanten Mittel in Höhe von 71,3 Mio. DM. 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.

9. Ein weiterer Aspekt gegen den Ausbau der B 28 in Freudenstadt kommt aus städtebaulicher Sicht hinzu. Die Stadt wird durch den Ausbau in eine Nord- und Südhälfte gespalten. Der Kontakt zwischen den Bewohnern der einzelnen Stadtteile wird somit verschlechtert. Für Schüler wird der Schulweg in die Nordstadt noch gefährlicher, da sowieso kein Zubringersystem für Schüler in der Kernstadt besteht. Der Verkehr von und zu den Industriegebieten wird erheblich erschwert, weil größere Umwege in Kauf genommen werden müssen, auch wenn der Verkehr zwischen den Industriegebieten stattfinden soll. Umfangreiche Anbindungsmaßnahmen von einmündenden Straßen verändern den Charakter der Kleinstadt in entscheidendem Maß. Der Verkehr wird auf vier Spuren in die Stadt geleitet werden, wobei weiterführende Lösungen (Tunnel unter der Stadt hindurch) erst im nächsten Bundesverkehrswegeplan eine Berücksichtigung finden können.

10. Außerdem wäre diese Realisierung des Tunnels für das letzte Erholungsgebiet in Freudenstadt, das direkt an die Kernstadt grenzt, ein unglaublich großer Schaden, sowohl in ökologischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Der Ausbau bedeutet konkret, daß die Kernstadt in den nächsten zehn Jahren im Verkehr förmlich erstickt, was ihrem Ruf als Kurstadt sicherlich nicht zuträglich ist. Des weiteren wird sich der Lärm für die Bewohner an dieser Straße um ein Vielfaches verstärken, sowie auch der Fernlärm, der dann die Kurgebiete erreichen wird.

11. Die Alternative zum Ausbau der B 28 von der AS Rottenburg (A 81)–Horb „Verlängerung der B 32 von der AS Horb (A 81) zur L 370" (2,5 statt 8,2 km Neubaustrecke) wird nicht geprüft.

12. Auch in Freudenstadt wurden keine anderen Möglichkeiten untersucht, um die Verkehrssituation in den Griff zu bekommen. Vorschläge, die andere Gedankenansätze zur Grundlage haben, z. B. Ausbau des ÖPNV im Kurort, wurden gar nicht zur Kenntnis genommen.

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