Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4926

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 31, Stockach (A 98)–Eriskirch, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

Vorbemerkung

Die B 31-Planung von Stockach nach Eriskirch taucht neu in dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen auf. Sie ist als ein Ersatzprojekt für die bereits 1980 als Aufdruckstrecke aus dem Bedarfsplan herausgenommene A 98 Stockach–Wangen anzusehen.

Verkehrspolitische Begründung

Die B 31n als Entlastungsstraße zu propagieren, ist falsch. Sie könnte nur eine geringe Entlastung für die seenahen Gemeinden bringen, da der belastende Ferienverkehr eine seeabgewandte Straße nicht annehmen würde und nach wie vor die Seesicht beim Fahren haben möchte. Demgegenüber wäre aber die Sogwirkung einer zweiten Straße auf den bisherigen Durchgangsverkehr, vor allem auf den Güterfernverkehr, so stark, daß sich dieser (laut Umweltverträglichkeitsprüfung) bis 1990 um bis zu 69 % erhöhen würde. Bisher unbelastete Wohngebiete würden massiv beein-

trächtigt. Lärm und Abgase würden verlagert, vervielfältigt und großflächig verbreitet. Anstelle einer „Entlastungsstraße" hätten wir eine „Belastungsstraße".

Das im Bodenseekreis vorhandene Straßennetz ist laut Umweltverträglichkeitsprüfung sehr dicht. Die heutigen Verkehrsspitzen liegen bei 20 000 Kfz während der Ferienzeit im Sommer. Außerhalb dieser Zeit sinkt die Zahl auf durchschnittlich 15 000. Eine ausgebaute, kreuzungsfreie, mit allen Umgehungen versehene B 31 alt bewältigt 30 000 Kfz bei einer Durchlaufgeschwindigkeit von 80 km/h. Die bis 1990 gemachten Prognosen weisen große Unterschiede auf. Während die Prognose des BVM (Prognose II) für das Jahresmittel 1990 15 500 Kfz pro Tag errechnet, spekuliert das Autobahnamt mit Prof. Schächterle mit mehr als der doppelten Verkehrsmenge. Vergleicht man jüngste Zählergebnisse der B 31 alt mit den Prognosen bis 1990, so müssen die Zuwachsraten bei allen vorliegenden Prognosen um mehr als 50 % nach unten korrigiert werden (BVM-Prognose II, Schächterle 1980).

Die stark rückläufige Entwicklung der Bevölkerungszahlen lassen erwarten, daß sich der Verkehr nach 1990 nicht weiter steigern wird. Frühestens 1995 aber könnte eine zweite Straße (B 31 neu) benützt werden. Angesichts sinkender Bevölkerungszahlen, stark überhöhter Prognosen und einem Kapazitätsreservoir von mindestens 50 % (nach Fertigstellung) ist der geforderte Neubaubedarf nicht mehr zu halten.

Ökologische Begründung

Die ökologische Begründung stützt sich weitgehend auf Angaben der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der A 98, die im Auftrag des baden-württembergischen CDU-Land- und Forstwirtschaftsministers Wieser herausgegeben wurde.

Die zweite Fernstraße (B 31 neu) würde im Abstand von nur 4 bis 8 km Entfernung nahezu parallel zu der alten, seenahen B 31 verlaufen. Abgesehen von einem Flächenverbrauch von 353 ha für eine zweispurige Straße, würde die geringe Entfernung der beiden Straßen folgende ökologische Nachteile bringen:

— die Zerschneidung von 13 Großraumarealen über 1 600 ha in Areale kleinerer Dimensionen, noch dazu wenn sie lärm- und abgasverseucht sind, verlieren ihren Wert als Erholungs- und Freizeitgebiete,

— die Zerstückelung wertvoller landwirtschaftlicher Einheiten und Sonderkulturen. 15 bäuerliche Betriebe würden in ihrer Existenz gefährdet,

— die Verkleinerung des Lebensraumes für Pflanze und Tier, durch die neben der Straße entstehenden Schadstoffgürtel in der Größe von 750 ha,

— Verlust von 194 ha schönster, großflächiger Mischwälder (Tüfinger Wald, Salemer Wald, Tettnanger Wald). 43 % des Gesamtflächenbedarfs würden Waldgebiete zum Opfer fallen,

— Vernichtung von 153 wertvollen Biotopen und Naturdenkmälern bzw. deren Zerschlagung in wertlose Restflächen,

— schwere Eingriffe in zahlreiche Wasserschutzgebiete mit unkalkulierbaren Folgen.

In Anbetracht der vielfältigen negativen Auswirkungen kommt die UVP zu einem vernichtenden Urteil der gesamten Trasse der A 98 (B 31 neu). Von den 63 Streckenkilometern wurde die Hälfte (49 %) als „nicht vertretbar" abgelehnt. Für alle restlichen Abschnitte werden „sehr starke" bis „äußerst starke" Bedenken geltend gemacht (UVP, S. 7).

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

Die Einsparungen werden für Alternativen, 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