Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4929

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 Bundesstraße B 38, Mannheim–Käfertal bis Mannheim–Feudenheim, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

1. *Zu erwartender Nutzen überschätzt:*

   a) Der Weiterbau des sogenannten „Rhein-Neckar-Schnellwegs" ist unwirtschaftlich, denn er würde nach den Verkehrsmengenprognosen nicht einmal den vorgesehenen Mindestauslastungsgrad von 60 % für vierspurige Schnellstraßen erreichen (Verkehrszählungen Juli 1985: 32%ige Auslastung, Zählung September 1985: 52%ige Auslastung).

   b) Schon bestehende Umgehungsstraßen haben ihren vollen Auslastungsgrad bei weitem noch nicht erreicht. Der überregionale Verkehr umfährt Mannheim ohnehin auf den Autobahnen E 12 (Nord-Süd) sowie A 6 (Ost-West).

   c) Eine wesentliche Verminderung des Verkehrs auf der Friedrich-Ebert-Straße würde sich durch den Bau der B 38 a nicht ergeben: Laut Gutachten würde der Verkehr um max. 32 %

abnehmen, was eine verbleibende Verkehrsmenge von 46 000 Kfz/24 h bedeutete!

Diese weiterhin bestehende Lärmbelastung rechtfertigt also in keiner Weise den Bau einer vierspurigen Trasse in einem anderen Stadtteil, der dadurch zusätzlich belastet werden würde.

d) Auch würde der Feudenheimer Aubuckel trotz vierspuriger Trasse durch die Au (in ca. 300 m Abstand) mit weiterhin 11 500 Kfz/Tag hoch belastet sein, da an dem Kreuzungspunkt B 38 a/Feudenheimer Straße Richtung Innenstadt keine Ausfahrt vorgesehen ist. Die Hauptverkehrsströme fließen jedoch in Richtung Innenstadt, so daß die Autofahrer weiterhin den Aubuckel benutzen werden.

e) Ebenso würde sich an der bestehenden Verkehrsbelastung am Wingertsbuckel (11 100 Kfz/Tag) mit dem Bau der B 38 a nichts ändern, da der Wingertsbuckel den Verkehr von der L 597 zur B 38 a hinleiten würde.

f) Die Zurückstellung des Baus der Altriper Rheinbrücke bis ins Jahr 1995 beweist, daß dem Projekt B 38 a ohnehin keine überregionale Bedeutung mehr beizumessen ist. Für einen innerörtlichen Fahrzeitgewinn von 110 sec auf 6 km sind die Investitionskosten von 56 Mio. DM nicht vertretbar!

2. *Zu erwartende Schäden wurden unterschätzt:*

a) Ökologische Schäden

Intensive Schadstoffbelastung in einem für den Ausgleich des Stadtklimas äußerst wichtigen Gebietes durch hohes Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten, intensive Lärmbelästigung bei den vorherrschenden westlichen Luftströmungen, fortschreitende Versiegelung weiterer Naturflächen.

b) Negative Verkehrseffekte

Ein Teil des Autobahnverkehrs wird auf innerstädtische Straßen gelenkt (zusätzlicher Fremdenverkehr), Zunahme des Individualverkehrs, erhöhte Attraktivität der Stadtflucht Mannheim–Bergstraße sowie Schwächung des ÖPNV.

3. *Unzureichende Alternativabwägung:*

Gutachterliche Empfehlungen werden mit der einzigen Begründung einer unsicheren Finanzierung vom Tisch gefegt; ökologische Argumente werden von vornherein ausgeklammert. Die Verbesserung des ÖPNV wird überhaupt nicht diskutiert.

4. *Bedenkliches Planungsverfahren:*

Die Verkehrsmengenprognose geht vom erfolgten vierspurigen Ausbau der Straße aus, anstatt vom tatsächlichen Bedarf. Eine gut ausgebaute Straße zieht natürlich mehr Verkehr an.

Vorgelegte Planungs- und Prognosedaten sind mit Unsicherheiten behaftet: Kontrollzählungen ergaben Abweichungen von fast 20 %. Die Prognoseberechnungen beruhen allein auf Querschnittszählungen; ergänzende oder kontrollierende Befragungszählungen wurden von der Stadt Mannheim nicht durchgeführt, obwohl diese von den Gutachtern angesprochen wurden.

5. *Alternativen:*

   a) Verbesserte Null-Lösung [keine Trasse durch die Au, Brücke ins Industriegebiet Wohlgelegen, eigene Ausfahrt der Spinelli-Barracks (bis zu deren Schließung) auf die B 38, (Zurückbau des Aubuckels)],

   b) bessere Infrastruktur für den ÖPNV (z. B. Park & Ride).

6. 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 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