Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4930

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 312, Waiblingen (B 14)–Stuttgart/Wangen (B 10) (1., 2. und 3. BA), wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

1. Eine solche Planung ist heute nicht mehr zeitgemäß, wenn man die Zerstörung der Natur und die Zerschneidung von Naherholungsgebieten ansieht.
   Ein solcher Eingriff ist im Raum Fellbach oder im Großraum Stuttgart nicht mehr vertretbar oder gar reparabel. Darüber können auch die Renaturierungs- oder Ausgleichsmaßnahmen nicht hinweghelfen. Der Landschaftsverbrauch der B 312 steht in keinem Verhältnis zum Ausgleich.
2. Hier findet auch die Zerstörung landwirtschaftlicher Flächen statt. Dies wurde bei der jetzigen Planung der B 312 nicht in Betracht gezogen. Es handelt sich hierbei um die wertvollsten Böden in der Bundesrepublik Deutschland. Da in diesen Flächen Gemüseanbau betrieben wird, kann man davon ausgehen, daß die Lebensmittelproduktion auch in den späteren Restflächen, im breiten Umfeld der Straße, durch die dann zu erwartende hohe Schadstoffbelastung nicht mehr möglich ist.

3. Die unter Punkt 2 geäußerten Bedenken, den Gemüseanbau betreffend, muß man auch auf den Weinbau im Tunnelbereich anwenden. Die Schadstoffe treten konzentriert an den Tunnelenden aus und werden durch Luftbewegungen direkt in die Anbaugebiete hineingetragen. Auch sei an dieser Stelle kritisiert, daß in dem Planfeststellungsverfahren nicht die späteren Wirkungen bezüglich der Grundwasserströme im Anbaugebiet untersucht wurden. So kann es durchaus sein, daß die Flächen dann entweder zu naß oder zu trocken sind und somit nicht nur in die ökologischen Gegebenheiten, sondern auch in die ökonomischen, nämlich in die Erwerbssicherung der Weinbauern, eingegriffen wird. Ausgleichs- oder Sicherungsmaßnahmen hierzu wurden nicht getroffen.

4. Ebenso wurde das Thema Lärmimmission nicht genügend berücksichtigt. Vor allem ist hier zu bemängeln, daß speziell am Ostportal des Tunnels das dort in unmittelbarer Nähe befindliche Altersheim (keine 100 m Entfernung) außer acht gelassen wurde. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Die Folgekosten werden den einzelnen Bürgern von Fellbach angelastet, z. B. beim Einbau von Lärmschutzfenstern, ohne daß hierzu Zuschüsse gewährt werden.

5. Der jetzige Teilabschnitt der B 312 ist nur noch ein Torso der einstmals geplanten Straßenführung. In ihrer jetzt vorgesehenen Ausführungsstufe kann die B 312 die ihr zugedachte Aufgabe, nämlich die Entlastung der B 14 in Fellbach und Cannstatt, nicht übernehmen. Dies wird durch ein angefertigtes Gutachten bestätigt. (Gutachten Hinterleitner)

   Die unzureichenden Anschlüsse der B 312 in Richtung Stadtmitte können dieses Verkehrsaufkommen, das heute die B 14 bewältigt, nicht verkraften. Weder die alte Benzstraße, und die ist der eigentliche Verteiler in Richtung Westen in Richtung Stuttgart-Mitte, noch die B 10. Bei der B 10 fehlt z. B. der für ein Funktionieren der B 312 sehr wichtige Berger Tunnel. Dieses Verkehrswerk muß vor dem Bau der B 312 erstellt sein. Im Gegenteil, durch den mit dem Bau der B 312 ermöglichten besseren Verkehrsfluß in Richtung Autobahn sorgt diese für zusätzliches Verkehrsaufkommen, welches heute noch gar nicht vorhanden ist, nämlich für den Fernverkehr aus dem Raum Backnang und Schorndorf/Schwäbisch Gmünd in Richtung A 8.

   Dieser Verkehr ist heute deshalb nicht vorhanden, da andere Anschlußpunkte an die Autobahn in diesem Gebiet maßgebend sind. Dies würde sich aber durch die B 312 ändern. Von einer Entlastung der Innenstädte von Fellbach und Cannstatt zu sprechen, ist bei einem Fahrzeugaufkommen von ca. 33 000 Einheiten/Tag eine Lüge. Der angekündigte Rückstau ist bei dieser Belastung gar nicht möglich und somit eine mutwillige Täuschung der Anwohner und Steuerzahler.

   Auch aus der Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens an der B 14 ergibt sich keine Notwendigkeit zum Bau: Die Hälfte des Aufkommens fällt in den Morgenstunden und zwischen

17.00 und 19.00, d. h. in vier Stunden, an. Die andere Hälfte verteilt sich etwa zu zwei Drittel auf den Tag und zu ein Drittel auf die Nacht.

Das Problem Fellbachs und Cannstatts ist also der Pendlerverkehr, der vermieden sowie verlagert und nicht weiter angeregt werden sollte.

Als Lösung kann insofern nur ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs angesehen werden, d. h. Ausbau der bestehenden S-Bahn (zusätzliche Übereckverbindung, Takt- und Kapazitätserhöhung).

6. Es entsteht eine starke Interdependenz mit den S-Bahnstrecken
   — Stuttgart–Plochingen,
   — Stuttgart–Schorndorf und
   — Stuttgart–Backnang.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen 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 Regionalstrecken) 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