Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4931

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 462, Rastatt–Rotenfels–Gaggenau (2. FB), wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

1. *Heutiger Zustand*

Das ca. 10 km lange Teilstück der B 462 zwischen Autobahnanschlußstelle Rastatt und Gaggenau-Mitte ist mit 8,5 m Breite (zweispurig), guter Straßendecke und großzügiger Trassenführung hervorragend ausgestattet. Die Straße ist auch in ihren kurvenreichen Abschnitten mit 80 km/h durchgehend zügig befahrbar.

Von den insgesamt sieben Straßenkreuzungen bzw. Einmündungen sind eine Kreuzung und zwei Einmündungen mit Ampeln versehen.

Das Verkehrsaufkommen ist mit ca. 20 000 Kfz pro Tag hoch, und besonders beim Schichtwechsel des großen Daimler-Benz-Werkes Gaggenau kommt es an den Ampeln zu Stauungen.

Da der Massenguttransport (Kies, Öl, Holz) im Murgtal groß ist, kann die Straße trotz großzügigen Ausbaus von Schnellfahrern

nicht voll ausgenutzt werden. Riskante Überholmanöver fordern immer wieder neue Opfer.

2. *Ausbauplanung*

Die neueste Straßenplanung sieht einen vierspurigen Ausbau vor (weitere 4 km bis Gaggenau-Hörden sollen später folgen). Die drei vorhandenen Ampelanlagen sollen beibehalten werden.

3. *Nachteile der Ausbauplanung*

— Durch den geplanten Ausbau wird der Verkehrsfluß nach wie vor unterbrochen. Dieser schwerwiegende Nachteil soll offenbar kompensiert werden durch die Möglichkeit für Schnellfahrer, zwischen den Ampeln erhöhte Geschwindigkeiten erzielen zu können.

— Die Staugefahr in Stoßzeiten ist nicht gebannt, da wegen der Straßenverbreiterung auf 23 m die Ampelphase zugunsten der Einbieger lang genug sein muß.

— Der zusätzliche Landschaftsverbrauch (überwiegend Felder und Streuobstwiesen, auch Randzonen von Wohn- und Kurbereichen) beträgt über 14 ha. Die Baukosten liegen bei 70 Millionen DM.

— Das längste Teilstück zwischen zwei Ampeln beträgt 7 km, so daß bei 120 km/h gegenüber 80 km/h der Zeitgewinn kaum 1,5 Minuten erreicht.

— An den Ampeln sind bei Rot die Brems- und Anfahrgeräusche von LKW häufig zu laut. Betroffene Anwohner beklagen sich ständig.

— Breiterer Lärmteppich durch höhere Fahrgeschwindigkeit.

— Im offenen Landschaftsbereich hohe Verlustrate für jegliches Getier, das die breite und schnell befahrene Straße quert.

— Seit längerem wird die B 462 als Traverse über den Nordschwarzwald schwerpunktmäßig ausgebaut: lange Umgehungsstraßen bei Freudenstadt, riesige Viadukte bei Ferbach, Stadttunnel Gernsbach geplant. Mit vier Fahrspuren im unteren Murgtal wird die Straße schließlich zum Verkehrsmagnet.

4. *Alternativvorschläge*

— Beibehaltung der zwei Fahrspuren,

— Beseitigung der Ampeln durch Unterführungen der B 462,

— durchgehend 80 km/h Höchstgeschwindigkeit als Sofortmaßnahme im unteren Murgtal,

— weitgehend Überholverbot durch Fahrbahnmarkierung,

— Elektrifizierung und stärkere Bedienung der Murgtalbahn Rastatt–Freudenstadt.

Durch Unterführungen der B 462 wird der Verkehrsablauf endlich harmonisiert, es wäre ein Beitrag zur dringend nötigen Befriedung der Straßenverkehrsverhältnisse. Im Bereich von Einmündungen (Holländerrampen) sind die Einfädel- und Verzögerungsspuren ausreichend lang zu bemessen; ggf. wird hier weitere Geschwindigkeitsbegrenzung erforderlich. Der zusätzliche Geländeverbrauch beträgt statt 14 ha nur ca. 2,5 ha. Die Umbaupunkte können sich auf die heute vorhandenen Ampelanlagen beschränken, da die ampelfreien Kreuzungen keine Stauungen verursachen. Hier funktioniert das Einfädeln heute bereits. Der spezielle Kiestransport auf der Murgtalbahn sollte wiederaufgenommen und auf Öl ausgeweitet werden. Für den Personenverkehr fehlen Triebwagen im Stundentakt und ein Verkehrsverbund mit den örtlichen Buslinien zu günstigen Tarifen.

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