

Antrag

der Fraktion der SPD

Umweltschutz im Straßenbau

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, dem Umweltschutz im Straßenbau eine wesentlich stärkere Bedeutung zuzumessen und deshalb folgende Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen:

1. Die Bundesregierung muß dafür Sorge tragen, daß im Zuge von Bundesfernstraßen
 - Ortsumgehungen nur unter der Voraussetzung gebaut werden dürfen, daß die durch die jeweilige Umgehung entlastete Ortsdurchfahrt entsprechend umgebaut wird, wobei der Umbau ebenfalls aus Bundesfernstraßenbaumitteln finanzierbar sein muß;
 - Ortsdurchfahrten verstärkt soweit umgebaut werden, daß der Verkehr zwar zügig abläuft, das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit aber wesentlich erschwert bzw. unmöglich gemacht wird (Geschwindigkeitsdämpfung);
 - der Neu- und Ausbau der übrigen Abschnitte damit gekoppelt wird, daß dadurch entlastete Bundesfernstraßen nicht nur abgestuft, sondern, soweit sinnvoll, mit Bundesfernstraßenbaumitteln auch umgebaut werden.
2. Die Bundesregierung muß sich dafür einsetzen, daß aus den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) generell der Straßenumbau (Geschwindigkeitsdämpfung, Verkehrsberuhigung, Bodenentsiegelung und -revitalisierung) finanziert werden kann.
3. Die Bundesregierung muß die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, daß bei bestehenden Bundesfernstraßen in dicht bebauten Gebieten und bei bestehenden kommunalen Hauptverkehrsstraßen nachträglich Eintunnelungen aus Bundesfernstraßenbaumitteln und Mitteln des GVFG möglich werden, wenn diese Eintunnelungen aus Gründen des Umweltschutzes oder der Städteplanung erforderlich sind.

Zur Wiederverbindung ökologisch zusammenhängender Gebiete, die durch die Bundesfernstraße zerschnitten wurden, sind die die Tierwelt beeinträchtigenden Zerschneidungseffekte durch Tierleitzäune in Verbindung mit geeigneten Brücken oder Tunneln (Grünbrücken) zu mildern.

4. Die Bundesregierung muß dafür Sorge tragen, daß die einschlägigen Straßenbaurichtlinien mit dem Ziel überarbeitet werden, die Baustandards der heutigen Bedeutung des Umweltschutzes anzupassen. Bis zur Einführung der überarbeiteten Richtlinien dürfen die noch gültigen Richtlinien nurmehr empfehlenden Charakter haben, von denen im Interesse des Umweltschutzes abgewichen werden darf.
5. Die Bundesregierung muß die mit dem Bundesfernstraßenbau betrauten Auftragsverwaltungen anweisen, bei jedem Straßenneubauprojekt besonders strenge Umweltschutzkriterien entscheidend zu berücksichtigen. Beispielsweise sind unter umweltpolitischen Gesichtspunkten Straßenbauten auf Dämmen zu vermeiden, weil sie die Lärmausbreitung begünstigen. Der Forderung nach geringstmöglichem Landschaftsverbrauch ist dadurch zu entsprechen, daß unter Berücksichtigung aller Umstände der kleinstmögliche Straßenquerschnitt und die geringstmöglichen Kurvenradien gewählt werden.
6. Die Bundesregierung muß dafür Sorge tragen, daß die Entwicklung und Einführung von Straßen-Management-Systemen mit kollektiver und individueller Verkehrsbeeinflussung wesentlich beschleunigt werden, weil solche Systeme den Verkehr besser auf den vorhandenen Straßen verteilen und damit Überlastungen und Staus vermeiden.

Bonn, den 13. August 1986

Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Die Straßenbaupolitik muß davon ausgehen, daß unser Straßennetz nicht mehr wesentlich verlängert werden darf. Denn

- schon jetzt ist die Bundesrepublik Deutschland eines der am engmaschigsten durch Straßen erschlossenen Länder der Welt,
- schon jetzt kann man in der Bundesrepublik Deutschland mit vertretbarem Zeitaufwand von jedem Ort zu jedem Ort mit dem Auto fahren,
- schon jetzt sind die Straßen in der Bundesrepublik Deutschland bautechnisch sicher,
- schon jetzt sind die Gebiete zwischen den Straßen so klein, daß zusammenhängende ökologische Räume kaum noch bestehen und jede zusätzliche Straße den Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Menschen bedrohlich einengt,

- schon jetzt fühlen sich weit mehr als die Hälfte der Bevölkerung durch Verkehrslärm oder Abgase belastigt.

Statt den Bau zusätzlicher Straßen zu forcieren, muß sich deshalb die Straßenbaupolitik besonders darauf konzentrieren, Straßen, die den Menschen oder die Umwelt besonders belasten, durch günstigere Lösungen zu ersetzen.

Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang den neu zu bauenden Ortsumgehungen zu. Damit eine neue Ortsumgehung ihre Funktion auch wirklich erfüllt, d.h. den Ort von Durchgangsverkehr befreit, muß die alte Ortsdurchfahrt umgebaut werden, denn sonst verbleibt ein großer Teil des Durchgangsverkehrs auf der alten Ortsdurchfahrt, teils aus Bequemlichkeit, teils als Schleich- oder Abkürzungsverkehr.

Aber auch Ortsdurchfahrten, die nicht durch eine Umgehung ersetzt werden, weil die Verkehrsbelastungen geringer sind, lassen sich in vielen Fällen so umbauen, daß der Verkehr noch flüssig abläuft, das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit aber wesentlich erschwert wird.

Der durch den Umbau zu erreichende Gewinn an Umweltentlastung und Verkehrssicherheit läßt sich nur realisieren, wenn dafür die Mittel für den Bundesfernstraßenbau in Anspruch genommen werden können.

Ein erheblicher Umbaubedarf besteht auch bei den kommunalen Straßen. Vor allem die Einführung von tempobegrenzten Zonen kann nicht allein durch das Aufstellen der entsprechenden Schilder zum Erfolg werden, sondern es sind unbedingt geschwindigkeitsdämpfende Umbauten notwendig, die die Kommunen nur mit der Finanzierung nach dem GVFG im erforderlichen Umfang durchführen können.

Straßen, die die Umwelt und vor allem den Menschen besonders stark belasten, aber nicht durch eine neu zu bauende Straße ersetzt werden können, müssen auf andere Weise weniger belastend gestaltet werden. Dabei ist die nachträgliche Eintunnelung solcher Straßenabschnitte eine effektive Entlastungsmaßnahme. Sie muß deshalb aus Bundesfernstraßenbau- bzw. GVFG-Mitteln finanzierbar werden.

Die heutigen Straßenbaurichtlinien berücksichtigen nicht mehr ausreichend die Aspekte des Umweltschutzes und sind deshalb dringend zu überarbeiten. Bis zum Abschluß der Überarbeitung dürfen die bisherigen Richtlinien nicht mehr zwingenden, sondern nur noch empfehlenden Charakter haben, damit nicht wider besseres Wissen umweltbelastende Lösungen verwirklicht werden müssen. Mit der Einführung der „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“, die die bisherigen Richtlinien ersetzen, ist der richtige Weg eingeschlagen.

Nur relativ wenige unserer Straßen sind tatsächlich überlastet, und die Überlastungen treten nur zeitweise auf. Ein geeignetes Straßen-Management-System mit kollektiver und individueller Verkehrsbeeinflussung kann deshalb diese Überlastungen vermeiden und die Verkehrsspitzen auf andere Straßen mitverteilen.

Damit kann dieses System

- den Bau zusätzlicher Straßen überflüssig machen, weil durch die angepaßte Verkehrsaufteilung keine Straßen überlastet sind,
- die Umweltbelastung und den Energieverbrauch verringern, weil Staus minimiert werden,
- die Verkehrssicherheit erhöhen, weil die gleichmäßigere Auslastung den Verkehrsfluß verbessert.

Mehrkosten entstehen nicht. Es muß aber die Möglichkeit geschaffen werden, die vorhandenen Straßenbaumittel stärker als bisher auch für Umweltschutzaufgaben im Straßenbau einzusetzen.