

Änderungsantrag

der Abgeordneten Amke Dietert-Scheuer, Christa Nickels, Gila Altmann (Aurich), Helmut Wilhelm (Amberg), Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Beschlußempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuß)
– Drucksache 13/8999 –

Sammelübersicht 256 zu Petitionen

Der Bundestag wolle beschließen,
die Petition 5-13-12-9110-025696 und sieben weitere Petitionen abzuschließen.

Bonn, den 25. November 1997

Amke Dietert-Scheuer
Christa Nickels
Gila Altmann (Aurich)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Die Petenten bitten darum, die B 56 n als Verbindung zwischen der A 3 und der A 565 mit Venusbergtunnel und Ennertaufstieg beschleunigt durchzuführen. Der Deutsche Bundestag lehnt dieses Anliegen aus den folgenden Gründen ab:

1. Voraussetzung für die Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bundesverkehrswegeplan ist, daß es den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes entspricht, wonach „Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) ... öffentliche Straßen [sind], die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“. Hierzu gehören auch Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen (§ 1 Bundesfernstraßengesetz).

Die Einlassungen des Bundesministeriums für Verkehr sowohl in der Anhörung des Petitionsausschusses als auch in den Fragestunden des Deutschen Bundestages vom Oktober 1996, besonders aber Äußerungen des Bundesministers für Verkehr in der örtlichen Presse, wecken erhebliche Zweifel an der Zweckbestimmung des Vorhabens B 56 n, Venusbergtunnel und Ennertaufstieg: Hiernach soll das Vorhaben wahlweise dem überregionalen Verkehr, der Entlastung des innerörtlichen Verkehrs in Bonn oder dem Ausgleich der Folgen des Bonn-Berlin-Umzuges dienen.

Bestärkt werden diese Zweifel durch die Einlassungen der Kommune, vor allem aber des Landes Nordrhein-Westfalen, das in der Anhörung des Petitionsausschusses angekündigt hat, bei der anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen im Rahmen des dann Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes die Streichung der B 56 n aus dem vordringlichen Bedarf zu beantragen.

Neueste Untersuchungen, wie die im Juni 1997 im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises vorgelegte Studie der Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS), bestätigen die vorhandenen Zweifel abermals. Die IGS kommt zu dem Ergebnis, daß die B 56 n vorrangig die Berufspendlerströme im Rhein-Sieg-Kreis sowie zwischen Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn bedienen würde. Für den Fernverkehr würden sich aufgrund der Steigungsverhältnisse gerade im LKW-Verkehr Zeitnachteile ergeben.

§ 2 Abs. 4 ff. des Bundesfernstraßengesetzes regelt die Abstufung bestehender Bundesfernstraßen, deren verkehrlicher Bedarf gemäß § 1 Bundesfernstraßengesetz nicht mehr besteht. Bereits 1987 wurde auf Betreiben des Bundesrechnungshofes ein Abstufungskonzept entwickelt, das 1995 überprüft und aktualisiert wurde. Eine realisierte B 56 n würde in zahlreichen Punkten (u. a. räumlicher Nähe zu Autobahnen, verkehrlicher Bedeutung) die Kriterien zur Abstufung erfüllen und wäre somit unmittelbar von einer Abstufung bedroht. Ungeachtet der von den Petenten zu Recht beklagten Lärm- und Abgasbelästigung durch Quell- und Zielverkehre kann es nicht Aufgabe des Bundes sein, ein Vorhaben zu realisieren, das nicht den Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes entspricht. Abhilfe würde hier allein ein Regionalverkehrskonzept schaffen, wie es auch von der Stadt Bonn favorisiert wird.

2. Die Einstufung der B 56 n in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans im Rahmen des Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 24. November 1993 (BGBl. I S. 1877) beruhte darüber hinaus auf einer fehlerhaften und überholten Nutzen-Kosten-Analyse sowie einer falschen Einschätzung der verkehrlichen Effekte. In der damaligen Bewertung sind die negativen Umwelteffekte nicht oder nur unzureichend berücksichtigt worden.

Bereits der Bau der B 56 n führt zu erheblich höheren Umweltbelastungen, als seinerzeit angenommen wurde. Sämtliche Gutachten über die B 56 n kommen zu dem Ergebnis, daß die

Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt sowie der Erholungsräume so hoch sind, daß sie „nicht kompensiert werden können“ und schlagen daher vor, auf den Bau der B 56 n zu verzichten.

Die Umweltschäden durch „induzierten Verkehr“ wurden ebenfalls völlig unzureichend berücksichtigt. Dieser entsteht zusätzlich zum vorhanden Verkehr beim Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten bzw. der Verkürzung von Fahrzeiten. Wie die IGS-Studie für die B 56 n nachgewiesen hat, entsteht dieser induzierte Verkehr gerade durch Pendlerströme im Nahbereich. Im für die Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan relevanten Fernverkehr sind vielmehr Reisezeitverluste und damit höhere Kosten zu erwarten.

Darüber hinaus haben sich die Gesamtkosten des Projektes seit der Anfertigung der Nutzen-Kosten-Analyse im Jahr 1986 nahezu verdoppelt. Durch diesen doppelten Fehler – zu hoher Nutzen, zu geringe Kosten – sind überhaupt erst die Grundlagen für die Einstufung des Projekts in den „vordringlichen Bedarf“ geschaffen worden.

3. Das Projekt beinhaltet umfassende ökologische Risiken und nicht ausgleichbare Schäden. So werden u. a. zwei Naherholungsgebiete und das Naturschutzgebiet Siebengebirge durch Lärm, Abgase und Zerschneidung erheblich beeinträchtigt. Vorhandene Umweltbelastungen im Stadtgebiet Bonn werden nicht etwa verringert, sondern zusätzliche Belastungen hervorgerufen. Der betroffene Teil des angrenzenden Naturschutzgebietes Siebengebirge würde durch das Projekt zerstört und vollständig seiner ökologischen Bedeutung, letztlich seines Schutzstatus, beraubt.

Für die Alternativplanung zum sog. Venusbergtunnel, den Südtunnel, wurde bislang überhaupt keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Dennoch sind bereits jetzt erhebliche, voraussichtlich nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft im Bereich des Katzenlochbachtals zu erwarten. Im Fall einer Realisierung dieser Variante ist von einer nochmaligen drastischen Kostensteigerung auszugehen, die durch eine um 1,5 km längere Tunnelführung verursacht würde.

4. Die vom Bundesministerium für Verkehr angeführten Verkehrsentslastungen im Stadtgebiet und Umland von Bonn lassen sich besser und preiswerter durch einen Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreichen. Dies wurde unter anderen durch ein Gutachten der IVV Aachen – „Strategien zur Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV in Bonn“ – belegt. Die Stadt Bonn hat wiederholt darauf hingewiesen, daß sie ein auf dem ÖPNV basierendes Konzept zur regionalen und lokalen Verkehrsentslastung wünscht. Eine entsprechende Prüfung sollte durch das Bundesministerium für Verkehr im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen für die Folgen des Bonn-Berlin-Umzuges erfolgen.

