

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 46, Sprendlingen–Eppertshausen, wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Die B 46 neu (Odenwaldzubringer) wurde ursprünglich als mehrspurige Bundesfernstraße für den weiträumigen Verkehr geplant und entsprechend trassiert. Die ursprünglich vorgesehene Aufgabe dieser Straßenplanung – die verkehrliche Verbindung des Odenwaldes mit dem Ballungsgebiet Rhein-Main – ist entfallen, nachdem diese Ziele von in der Planungszeit leistungsstark ausgebauten Bundesfernstraßen wie z. B. die B 45 neu, B 459 oder die A 661 übernommen wurden. Unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen und geänderten Zielsetzungen bleibt als Hauptproblem die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Dreieich/Offenthal und Rödermark/Urberach. Nach übereinstimmenden Aussagen der Regionalplanung, der Generalverkehrsplanung Dreieich und wissenschaftlicher, vergleichbarer Untersuchungen ist das Straßennetz im von der B 46 neu belegten Raum überdurchschnittlich dicht und von insgesamt ausreichender Leistungsfähigkeit. Mehrbahnige Bundesfernstraßen sind nach max. 7 km Fahrweite erreichbar. Auch steht für den zwischenörtlichen

Verkehr in diesem Raum ein ausreichendes Straßennetz mit einer überdurchschnittlich hohen Netzdichte zur Verfügung. Die Gesamtlänge der B 46 neu beträgt über 21 km. Die Gesamtkosten werden nach dem heutigen Stand auf ca. 50 Mio. DM geschätzt. Dabei entfallen auf den Entwurfsabschnitt II (Sprendlingen–Offenthal) ca. 12,3 Mio. DM und auf den Entwurfsabschnitt III (Offenthal–Eppertshausen) ca. 38 Mio. DM.

Die Gegner dieser Amtsplanung haben Alternativvorschläge zur notwendigen Entlastung der Ortsdurchfahrten von Rödermark/Urberach und Dreieich/Offenthal ausgearbeitet. In diesem Alternativvorschlag reduziert sich die Neubaulänge auf 3 km gegenüber 21 km der B 46 neu Planung. Baukosten und Umweltbeeinträchtigung verhalten sich entsprechend. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten sieht dieser Alternativvorschlag folgendes vor:

1. Den Bau einer Süd-West-Umgehung von Offenthal mit reduziertem Querschnitt und der Entwurfsgeschwindigkeit VE = 60 km/h. Anschluß an das Hauptstraßennetz B 486, L 3317 und L 3001. Verlegung der L 3001 durch das Industriegebiet Offenthal weiter auf die B 486;
2. ein Um- und Rückbaukonzept für die Ortsdurchfahrten Offenthal, Götzenhain und Urberach zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung auf die Umgehung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssituation;
3. Umbau des Eppertshäuser Knoten im Zuge der B 45 neu mit Direktanbindung an die K 180 (Eppertshausen–Messel);
4. geringe Verbreiterung der L 3317 (Messel–Offenthal) mit Anschluß an die Süd-West-Umgehung Offenthal;
5. sofern nach aktualisierten Verkehrszählungen erforderlich, Verbreiterung der B 486 zwischen A 661 (Abzweig Langen) und K 172.

Die geplante Trasse der B 46 neu durchschneidet auf einer Länge von ca. 21 km Wälder, Wiesen und Felder. Die gesamte Flächeninanspruchnahme mit Böschungen, Verbindungswegen und Wirtschaftswegen beträgt ca. 35 ha, was einer Fläche von 48 Fußballfeldern entspricht. Der Bau dieser Straße stellt einen schwerwiegenden Eingriff in ein noch wenig zerschnittenes Landschaftsgebiet mit einem hohen Anteil an wertvollen Biotopen dar. Dieses Gebiet dient den Einwohnern der umliegenden Städte (über 100 000 Menschen) als Naherholungsgebiet. Der Eingriff durch den Straßenbau würde die Qualität als Naherholungsgebiet erheblich beeinträchtigen. Dies wiegt doppelt schwer in dem südlichen Ballungsraum Rhein-Main, in dem der Naturhaushalt durch großflächige Versiegelung der Landschaft (z. B. Startbahn 18 West) bereits schwer geschädigt ist. Viele Menschen wären durch weitere Naturzerstörung gezwungen, zur Erholung weiter entfernt liegende Gebiete (Odenwald, Spessart) aufzusuchen.

Die bekannten negativen Einflüsse durch Straßenbau wie Verlärmung der Landschaft, Abgase, Abwässer, Auswirkungen auf das

Kleinklima, Grundwasserbeeinträchtigung, Unfälle mit Tieren und Störung des Landschaftsbildes sind hier ebenfalls zu erwarten und müssen nicht besonders behandelt werden. Ausgleichsflächen stehen in diesem durch Besiedlung, Landwirtschaft und Erholung intensiv genutzten Raum nicht zur Verfügung.

Eine Besonderheit der Straßenplanung ist die Führung auf der Wasserscheide zwischen Oberrheingraben und Hanau – Seligenstädter Senke über fast die gesamte Länge. Es werden die Quellgebiete von sieben Bachläufen durchschnitten und teilweise zerstört. Die Neubaustrecke liegt im Einzugsgebiet der Wasserwerke der Stadtwerke Frankfurt, Neu-Isenburg, Sprendlingen, dem Zweckverband der Wasserwerke der Stadt und Kreis Offenbach und dem Wasserzweckverband untere Gesprenz. Insgesamt ist die Situation der öffentlichen Wasserversorgung im Untermaingebiet als angespannt zu bezeichnen. Durch den Bau der B 46 neu wird sich diese Lage voraussichtlich weiter verschlechtern. Von dem Straßenbau wird der Lebensraum einiger Pflanzen- und Tierarten zerstört, die auf der „Roten Liste der vom Aussterben bedrohten Arten“ aufgenommen sind.

Eine Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) wird sich sofort positiv auf die Verkehrssituation im Bereich Dreieich-Rödermark auswirken. In diesem Zusammenhang ist auf das Gutachten „ÖPNV im Kreis Offenbach“ der Ingenieursozietät Beck-Gravert-Schneider (BGS) vom März 1985 hinzuweisen. Es geht davon aus, daß im Vorgriff auf den zukünftigen S-Bahn-Ausbau im Kreis Offenbach kurzfristige Verbesserungsmöglichkeiten im Kreis Offenbach unter Einschluß der benachbarten Zentren Frankfurt, Offenbach, Hanau und Darmstadt erreichbar sind. Für diesen Bereich sind drei Ausbaustufen vorgesehen. Laut Gutachten BGS wächst der schienengebundene Fahrtanteil dann von derzeit 35 % auf 42 % in der dritten Ausbaustufe an. Das Gesamtvorhaben der B 46 neu stellt eine konkurrierende Parallelplanung zum ÖPNV dar, die eine geänderte Angebotsstruktur schafft. Auch im Hinblick auf die angespannte Parkplatzsituation in den Städten Frankfurt am Main und Offenbach ist hier dem ÖPNV der Vorrang einzuräumen. Mit dem Neubau der B 46 neu wird die Fahrzeit von Dieburg nach Frankfurt a. M. gering verkürzt, was aber lediglich das schnellere Erreichen der alltäglichen Staus vor den Stadttoren Frankfurts zur Folge hat. Wir fordern, daß die im Straßenbau einzusparenden Finanzmittel (ca. 40 Mio. DM) zur Entspannung der Verkehrssituation im südlichen Rhein-Main-Gebiet in dem Ausbau der S-Bahn-Strecken Frankfurt–Darmstadt, Frankfurt–Buchsschlag–Ober-Roden, Frankfurt–Offenbach–Ober-Roden und Frankfurt–Offenbach–Dietzenbach investiert werden.

