

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)442

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
555	HE	B003		OU Butzbach	(A 5 – Windhof)	N 2	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der Petition an den Bundestag (E 66916 vom 23. 7. 2016) mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 schliessen wir uns hiermit an:

„Durch die geplante Straße wird Butzbach regelrecht eingeschnürt. Sie bringt keine Entlastung, wird im Gegenteil eine noch höhere Belastung für die Bevölkerung. Da sie als Umfahrung des Gambacher Kreuzes konzipiert ist, wird der Verkehr deutlich zunehmen.

Die Höhendifferenz ab dem Ende des Griedeler Markwaldes bis zur Landstraße Butzbach nach Gambach beträgt ca. 60 Meter. Dadurch müssen die Bahnstrecke der Main-Weserbahn und die A 5 unterquert werden. Der Einschnitt wird an manchen Stellen ca. 8 Meter tief und von Oberkante zu Oberkante ca. 50 Meter betragen. Die Steigungsstrecke der B 3 ab A 5 in Richtung Westen erfordert eine 3. Spur für Lkws. Außerdem kommt es zu großflächigen Versiegelungen, mit den hinlänglich bekannten Folgen für das Ökosystem. Weiterhin wird das für Butzbach wertvolle naherholungsgebiet am Griedeler markwald zerschnitten, von der Kernstadt und Griedel abgetrennt und in seiner Funktion maßgeblich eingeschränkt. (...) Nahe Pohl-Göns verläuft die Trasse auf einem Damm. Auf diesem Abschnitt sind keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Insbesondere die Bewohner des Baugebiets „Am Keltenweg“, der Göns Str. und des Windhofes in Pohl-Göns werden somit einer außerordentlichen Lärmbelastung ausgesetzt.

Fazit: Es werden viel mehr Menschen belastet. Lt. PRINS werden Null entlastet. Die größten Belastungen werden die Menschen von Pohl- und Kirch-Göns erfahren. Aber auch die von Butzbach wegen des geplanten Anschlusses der B 3 an die A 5.“

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
641	HE	B521		OU Altenstadt	N 2	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden zusammengefassten Argumenten aus der 26-seitigen Stellungnahme vom BUND Altenstadt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 28. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Plan schliessen wir uns hiermit an:

„Das Urteil des BUND fällt vernichtend aus:

Nur an wenigen Stunden am Tag besteht eine hohe Verkehrsbelastung, die mit anderen Mitteln besser entlastet werden kann. Die Ortsumgehung weist eine hohe Belastung und Gefährdung des Naturschutzes auf. Die Ortsdurchfahrt wird nur mäßig vom Lärm entlastet, andere Ortsteile werden hingegen deutlich stärker belastet (Oberau). Das Bundesverkehrsministerium von Herrn Dobrindt hat die Verschärfung der Hochwassergefahr südlich von Altenstadt nicht beachtet.

Wesentliche Alternativen wie der von der Gemeinde Altenstadt unterstützte zweispurige Ausbau der Niddertalbahn sowie die Alternative einer Autobahnauffahrt an die A 45 in Höhe der Waldsiedlung wurden nicht berücksichtigt. Der Zeitvorteil auf einer Umgehung läge unter einer Minute, so dass der Nutzen-Kosten-Faktor von 2,2 auf 1,1 und mit Kostensteigerungen für breitere Brücken über die Bahn auf 0,77 sinken würde, sprich es wäre kein Gesamtnutzen mehr vorhanden.

Angebliche Vorteile der Ortsumgehung gehen auf Kosten von Fußgängern und Radfahrern, Landwirten und Touristen, die von Oberau nach Altenstadt wollen. Für diese wird es keine sichere Querung der Ortsumgehung und nach Wunsch der Gemeinde Altenstadt auch keine Brücken geben.

Ein angeblicher städtebaulicher Vorteil ist nicht gegeben, weil durch Schließung von Gewerbebetrieben und Handel eine Verödung der Ortsdurchfahrt eintreten wird und zahlreiche Arbeitsplätze verloren gehen.

Die Gemeinde Altstadt hatte beschlossen, zusammen mit der Planung der OU ein Konzept für die Vogelsbergstrasse gemeinsam mit den Gewerbetreibenden zu entwickeln. Dies wurde nicht umgesetzt.

Im Fazit kommt der BUND zum Urteil, dass der Nutzen der Ortsumgehung auch nach Auffassung des Verkehrsministeriums gering ist, die Umweltauswirkungen hingegen sehr hoch und der Schaden für das Gewerbe absehbar ist. Der BUND hat daher den Bundesverkehrsminister aufgefordert, die Ortsumgehung Altstadt aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen.“

Berlin, den 22. November 2016