

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

Berlin, den 22. November 2016

<p>Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausschussdrucksache 18(15)445</p>

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
915	NW	A052		AK Breitscheid (A 3) AS Essen-Rüttenscheid (B 224)	E 6	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der „Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ der „Mobilität-Werk-Stadt e.V. für die Metropole Ruhr“ (ohne Datum) schließen wir uns hiermit an:

„Grunddaten

Die Verbindungsfunktionsstufe "0/1" ist nicht sachgemäß: Es ist keine kontinentale Straßenverbindung. Richtig wäre: "1/2".

Die Länge des Teilstücks auf Gladbecker Gebiet ist nicht korrekt angegeben: Statt 0,1 km ist der Abschnitt 1,3 km lang. Für das Gesamtprojekt ergibt sich also eine Länge von 4,9 km anstatt von 3,7 km.

In der Tabelle der Kostenbestandteile ist der Betrag "Bewertungsrelevante Ausbau/Neubaukosten" nicht korrekt angegeben: Es sind hier nur die Kosten von Teilprojekt 2 (96,4 Mio €) angegeben. Es fehlen die Kosten von Teilprojekt 1 (41,6 Mio €). Der korrekte Betrag der Summe beider Projekte wäre 138,0 Mio €. Dieser wird weder in diesem Projektdossier, noch in den Projektdossiers der Teilprojekte, noch in den Projektdossiers der anschließenden A52-Projekte genannt.

Die Baukosten im Teilprojekt 2 sind vermutlich auch höher als 96,4 Mio €: Im Projektdossier ist zur Anbindung an die A2 lediglich ein Autobahndreieck genannt. In den Daten der Planfeststellung (beantragt am 05.08.2014) wurde hingegen ein "Hochleistungsautobahnkreuz" mit Überflieger von Süden nach Westen vorgetragen. Sollte diese Planung umgesetzt werden, ist eine entsprechende Kostensteigerung zu berücksichtigen.

Alternativenprüfung

Alternativen zur Autobahnplanung (lokal und/oder großräumig) wurden nicht untersucht.

Die folgenden Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrs auf der B224 sind bereits veranlasst. Wir fordern zu prüfen, ob eine relevante Senkung des Verkehrsaufkommens hierdurch erzielt werden kann:

- Ab 2019 fahren die Züge zwischen Essen, Bottrop und Gladbeck im 15MinutenTakt Statt derzeit nur ca. im Stundentakt. Diese Verbindung entlastet genau die B224, da die relevanten Bahnhöfe in den anliegenden Stadtteilen liegen.
- Für den Radschnellweg "Mittleres Ruhrgebiet" mit Anschluss an den RS1 (Duisburg – Hamm) wird bereits an der Machbarkeitsstudie gearbeitet.

Wir fordern zudem, folgende Infrastrukturmaßnahmen zu prüfen, um das Verkehrsaufkommen auf der B224 weiter zu senken:

- Bau einer neuen Abfahrt auf der A42 in Höhe des Essener Stadthafens, die an die geplante Erschließungsstraße des neuen interkommunalen Gewerbegebiets in Bottrop und Essen anschließt. In Essen soll die Anbindung an den BertholdBeitzBoulevard geschaffen werden, so dass eine leistungsfähige Entlastung der B224 in Nord-Süd-Richtung entsteht. Diese Lösung ist zur Entlastung der B224 gegenüber der Autobahn zu bevorzugen, da die großen Gewerbeflächen in Bottrop und Essen direkt erschlossen werden, ohne neuen Durchgangsverkehr zu generieren. Von der Trasse sind nur wenige Anwohner direkt betroffen.
- Optimierung von Ampelschaltung, Abbiege- und Einfädelungsspuren sowie Tempo-50-Zonen. Dies kann nach dem Vorbild der B1 in Dortmund den Verkehrsfluss wirksam verbessern.
- Einrichtung einer 3 zu 1-Spurenregelung, die abhängig von der Lastrichtung in Hauptverkehrszeiten Fahrspuren zur Verfügung stellt. Dies kann punktuelle Probleme in den Verkehrsspitzen vermeiden.
- Einrichtung von Park+RidePlätzen an den in unmittelbarer Nähe der B224 gelegenen Bahnhöfen Bottrop-Boy, Gladbeck West, Gladbeck-Zweckel und Gelsenkirchen-Buer-Nord.

Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Die Berechnung beruht auf dem fehlerhaften Betrag für "Bewertungsrelevante Ausbau/Neubaukosten" von 96,4 Mio € anstatt 138,0 Mio € (vgl. Grunddaten). Werden die korrekten Kosten von 138,0 Mio € verwendet, ergibt sich ein NKV von < 1,0. Das Projekt ist damit nicht bauwürdig. Auch die unklare Planung bzgl. des Autobahndreiecks oder Autobahnkreuzes A52/A2 (vgl. Grunddaten) mit möglicherweise höheren Kosten des Gesamtprojekts als im Projektdossier T2 veranschlagt kann den NVK weiter senken.

Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Angabe "Das Ausbauprojekt liegt im Stadtraum von Bottrop" ist nicht korrekt. Tatsächlich liegt das betroffene Gebiet teilweise in Gladbeck. Entsprechend ist die Angabe "Hinsichtlich der betrachteten Umweltkriterien liegen keine Konflikte vor" und die Einstufung "gering" nicht korrekt. 140m östlich der Trasse liegt in Gladbeck das 14 ha große Naturschutzgebiet Natroper Feld. Westlich der Trasse liegt das 5 ha große Naturschutzgebiet Boyetal-Ost. Der für die Frischluftversorgung der Region sehr wichtige Regionale Grünzug C wurde in der Umweltbetroffenheit nicht berücksichtigt. Dies ist nicht sachgemäß. Das Projekt ist unter Berücksichtigung des regionalen Grünzugs C und der Naturschutzgebiete neu zu bewerten.

Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Die Umwandlung einer ebenerdigen Straße in eine Autobahn mit wenigen Überführungen sowie der Bau eines Autobahndreiecks oder Autobahnkreuzes verändert in erheblichem Maße vorhandene Wegebeziehungen und den Zugang zu Grün- und Freiflächen sowie deren Erholungsqualität. Die Trennungswirkung zwischen den Stadtteilen sowohl in Bottrop also auch in Gladbeck wird deutlich erhöht. Eine städtebauliche Bedeutung ist daher gegeben und muss in die Untersuchung einbezogen werden.

Fazit und Dringlichkeitseinstufung

Wegen der nicht gegebenen Bauwürdigkeit, der sinkenden Verkehrsbelastung, der bereits geplanten und möglichen Alternativen, der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und der fehlenden überregionalen Bedeutung fordern wir die Streichung dieses Projekts aus dem BVWP."

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
919	NW	A052		AK Essen/Gladbeck (A 2)	AS Gelsenkirchen- Buer	N 4 Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der „Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ der „Mobilität-Werk-Stadt e.V. für die Metropole Ruhr“ (ohne Datum) schliessen wir uns hiermit an:

„Grunddaten

Die Verbindungsfunktionsstufe “0/1” ist nicht sachgemäß: Es ist keine kontinentale Straßenverbindung. Richtig wäre: “1/2”.

Die Ausbaulänge für die Strecke zwischen A2 und Stadtgrenze Gelsenkirchen ist nicht korrekt angegeben: Statt 2,6 km ist der Abschnitt 3,1 km lang.

Die seit 01.02.2007 als “abgeschlossen” geltende “Umweltverträglichkeits-/Variantenuntersuchung” ist überholt, da die in den Jahren 2015 und 2016 diskutierten und mit der Stadt Gladbeck vereinbarten Änderungen der Pläne nicht einbezogen wurden.

Alternativenprüfung

Alternativen zur Autobahnplanung (lokal und/oder großräumig) wurden nicht untersucht.

Die folgenden Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrs auf der B224 sind bereits veranlasst. Wir fordern zu prüfen, ob eine relevante Senkung des Verkehrsaufkommens hierdurch erzielt werden kann:

- Ab 2019 fahren die Züge zwischen Essen, Bottrop und Gladbeck im 15-Minuten-Takt. Statt derzeit nur ca. im Stundentakt. Diese Verbindung entlastet genau die B224, da die relevanten Bahnhöfe in den anliegenden Stadtteilen liegen.
- Für den Radschnellweg “Mittleres Ruhrgebiet” mit Anschluss an den RS1 (Duisburg – Hamm) wird bereits an der Machbarkeitsstudie gearbeitet.

Wir fordern zudem, folgende Infrastrukturmaßnahmen zu prüfen, um das Verkehrsaufkommen auf der B224 weiter zu senken:

- Bau einer neuen Abfahrt auf der A42 in Höhe des Essener Stadthafens, die an die geplante Erschließungsstraße des neuen interkommunalen Gewerbegebiets in Bottrop und Essen anschließt. In Essen soll die Anbindung an den Berthold-Beitz-Boulevard geschaffen werden, so dass eine leistungsfähige Entlastung der B224 in Nord-Süd-Richtung entsteht.

Diese Lösung ist zur Entlastung der B224 gegenüber der Autobahn zu bevorzugen, da die großen Gewerbeflächen in Bottrop und Essen direkt erschlossen werden, ohne neuen Durchgangsverkehr zu generieren.

Von der Trasse sind nur wenige Anwohner direkt betroffen.

- Optimierung von Ampelschaltung, Abbiege- und Einfädelungsspuren sowie Tempo50Zonen.

Dies kann nach dem Vorbild der B1 in Dortmund den Verkehrsfluss wirksam verbessern.

- Einrichtung einer 3zu1-Spurenregelung, die abhängig von der Lastrichtung in Hauptverkehrszeiten Fahrspuren zur Verfügung stellt. Dies kann punktuelle Probleme in den Verkehrsspitzen vermeiden.

- Einrichtung von Park+RidePlätzen an den in unmittelbarer Nähe der B224 gelegenen Bahnhöfen Bottrop-Boy, Gladbeck-West, Gladbeck-Zweckel und Gelsenkirchen-Buer-Nord.

Das Netz der Bundesautobahnen ist im Ruhrgebiet bereits so eng, dass die Netzwirkungen von neuen Verbindungen nicht entscheidend für die Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsräumen sind. Vielmehr sinkt dadurch bereits die Lebensqualität und damit die Attraktivität von Städten im Ruhrgebiet. Das Ziel in diesem Ballungsgebiet muss dagegen eine Reduktion des MIV sein.

Verkehrsbelastungen

Gemäß den Zahlen im Projektdossier ist entgegen der "der Anmeldung zugrundegelegten Notwendigkeit" keine Steigerung der Verkehrszahlen zu erwarten: Dort wird der Verkehr mit "heute [...] über 40.000 Kfz/24h" angegeben. Für den Planfall werden hingegen nur 40.000 Kfz/24h prognostiziert. Der Bau einer Autobahn ist angesichts sinkender Verkehrsbelastung nicht zu rechtfertigen. Demographische Einflüsse vermindern die Zahl der Pendler: Der RVR hat bis 2030 einen erheblichen Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Nach der IHK Münster gibt es 2040 in der Region ca. 270.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze weniger. Auch dies mindert die Verkehrsbelastung und macht den Bau der Autobahn überflüssig.

Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Die Kostenangaben sind nicht nachvollziehbar, da eine belastbare Kostenermittlung und weitergehende Angaben fehlen. Die Nutzen- und Kostenbestandteile sind vor dem Hintergrund des 20% zu niedrigen Ansatzes für die Streckenlänge zu korrigieren.

In der Aufstellung der Kosten ist der Bau der zusätzlichen Tunnelabschnitte von 1 km Länge nicht berücksichtigt, zu denen das Land NRW im Jahr 2016 eine finanzielle Beteiligung zugesagt hat. Diese erheblichen Kosten sind in der Kosten-Nutzen-Analyse unbedingt zu berücksichtigen, auch wenn sie nicht vom Bund getragen werden.

Der angegebene Nutzen zu den Verkehrszahlen ist nicht sachgemäß: Die Zahl von 0 Kfz / 24h Bezugsfall ist nicht zutreffend, da heute bereits über 40.000 Kfz / 24h auf der Gladbecker Straße auf der gleichen Streckenführung unterwegs sind (vgl. "Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit" im Projektdossier). Eine Steigerung der Verkehrszahlen ist also nicht gegeben. Diese Bewertung muss korrigiert werden.

Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

In "Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit" heißt es zum einen: "der verbesserte und zentrierte Verkehrsfluss wirkt sich positiv auf die Belastung der Umgebung sowie die Lärm- und Abgassituation aus." Die Zahlen in "Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen" widerlegen diese Aussage: Die Emissionen werden trotz Rückgang des Verkehrs als steigend angenommen. Der für die Frischluftversorgung der Region wichtige regionale Grünzug C im Süden Gladbecks ist in der Umweltbetroffenheit nicht berücksichtigt. Dies ist nicht sachgemäß. Aus diesen Gründen ist eine neue Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung erforderlich.

Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Der Bau dieses Abschnitts der A52 mit Trennungswirkung zwischen den Stadtteilen würde in erheblicher Weise in die Wegebeziehungen, Grünflächen und Frischluftschneisen Gladbecks eingreifen.

Die Reduzierung auf nur zwei Anschlussstellen verändert die Verkehrsflüsse in der Stadt in erheblichem Maße. Eine städtebauliche Beurteilung ist daher notwendig und muss in die Untersuchung einbezogen werden.

Fazit und Dringlichkeitseinstufung

Die Realisierung dieses Projekts wurde mit direkter Demokratie bei einem Ratsbürgerentscheid im Jahr 2012 abgelehnt. Für ein neues Bürgerbegehren wurden im März 2016 4.800 gültige Unterschriften eingereicht. Diese Anzahl übertrifft die erforderliche Zahl von Unterschriften um mehr als ein Drittel. Der Bürgerwille ist zu berücksichtigen.

Das bereits geringe NKV von 2,0 sinkt erheblich, wenn die nicht vom Bund zu tragenden Kosten (vgl. Nutzen-Kosten-Analyse) berücksichtigt werden.

Wegen der sinkenden Verkehrsbelastung, der bereits geplanten und möglichen Alternativen, der nicht berücksichtigten Kosten, die zu einem unrealistischen NKV des Gesamtprojekts führten, der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie der fehlenden überregionalen Bedeutung fordern wir die Streichung dieses Projekts aus dem BVWP.“

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
952	NW	B008		Dinslaken (A 59) Wesel (B 58)	N 2/4	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus der „Stellungnahme der Interessengemeinschaft gegen die B 8 neu e.V.“ vom 25. 7. 2016 schliessen wir uns hiermit an:

„Die *Interessengemeinschaft gegen die B 8 n* (IG) lehnt die im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) enthaltene Trassenführung ab, da diese mit den örtlichen Belangen in Dinslaken-Eppinghoven, in allen Stadtteilen von Voerde und in Wesel-Lippedorf sowie Emmelsum unverträglich ist. Wir zeigen hier, welche schützenswerten Güter für Mensch und Natur durch die Neubaustrecke eklatant beschädigt oder zerstört würden.

Der Referentenentwurf des BVWP sieht zwei Teilabschnitte vor: B8-G10-NW-T1-NW (T1) vom Endpunkt der heutigen A 59 bis zur K12 (nördlich von Friedrichsfeld) und B8-G10-NW-T2-NW (T2) von der K12 bis zur Anbindung an die neue Südumfahrung Wesel. Die Interessengemeinschaft gegen die B8 n lehnt beide Teilabschnitte ab.

Die herangezogene Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2003 ist in vielerlei Hinsicht nicht mehr aktuell und aus sachlichen wie rechtlichen Gründen nicht mehr nutzbar. Eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung ist unverzichtbar.

Wir alle wünschen uns die Reduzierung von verkehrsbedingtem Lärm und schlechter Luft. Es gibt aber auch zur Verbesserung des Straßenverkehrs zwischen Duisburg und Wesel vernünftige und realisierbare Alternativen, teilweise auch auf den Bauplanungen des Bundes aufbauend. Diese werden wir im Abschnitt *Alternative Lösungsansätze zur Verkehrsführung* ebenfalls darstellen.

1. Beschädigung der Lebensbedingungen des Menschen (Wohnen, Gesundheit und Erholen)
 - a) Grundsätzliches

Die 15 Kilometer (km) lange Trasse einer B8n soll nach jetziger Planung fast vollständig neu angelegt werden, d.h. nicht auf vorhandenen Trassen aufbauen. Sie hat also mit der B8 "alt" nichts zu tun. Abhängig vom jeweiligen Ausbau der Straße kann ein Flächenverbrauch von bis zu 35 Hektar (ha) erwartet werden. Dies bedeutet eine immense zusätzliche Flächenversiegelung.

Ein großer Anteil dieses Flächenverbrauches ist Waldbestand oder Dauergrünland in

Natur- und Landschaftsschutzgebieten entlang der gesamten Trassenführung. Es wird eine breite Schneise in den Wohnungswald geschlagen und ein waldrandartiges Biotopstark zerstört, da der Bahndamm der Spellener Bahn, an dem die Trasse über viele km entlang führt, durchgehend bewaldet ist; sog. „Waldband“.

Durch die B8n wird sich keine Verbesserung der Lebensqualität ergeben, sondern für viele Menschen eine deutliche Verschlechterung. Dies kommt auch in der Projektbeschreibung zum Ausdruck: Zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm für 8.970 Einwohner, Entlastung für 5.100 Einwohner (Quelle: Stadt Voerde, 2016).

Es ist ein Trugschluss zu glauben, dass die neue Trasse den Verkehr in Dinslaken verringern wird. Was hier geplant wird, ist vor allem eine neue LKW-Schnellstraße (teilweise vierspurig, entsprechend der neuen Verbindung zwischen Duisburg-Süd und Düsseldorf, teilweise als Hochstraße, je nach Variante der Trassenführung). Es wird eine neue Verbindung zwischen dem Lippemündungsraum und den DeltaPort Häfen Emmelsum im Stadtgebiet Voerde, Rhein-Lippe-Hafen Wesel sowie Stadthafen Wesel einerseits sowie dem Duisburger Hafen andererseits „benötigt“. Die Stadt Wesel hat ermittelt, dass auf der B 8 im Jahr 2010 ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.400 Kfz/Tag vorlag. Im Jahr 2025 werden 36.500 Kfz/Tag prognostiziert. Das Gesamtverkehrsaufkommen wird um 34,5 % ansteigen, der Lastwagenanteil soll hochgerechnet um 221 % ansteigen.

Diese rein wirtschaftliche Betrachtungsweise lässt außer acht, dass der überörtliche LKW-Verkehr vorrangig auf den dafür vorgesehenen Autobahnverbindungen (A3 und A57) zu laufen hat. In den reinen Wohngebieten, die die B8n tangieren und durchschneiden würde, hat der LKW Durchgangsverkehr von und nach Duisburg nichts zu suchen - dafür steht die Interessengemeinschaft gegen die B8n.

Des Weiteren wird die B8n eine gute Ausweichstrecke für die rechtsrheinische A3 wie für die linksrheinische A57 werden und somit die Funktion der Autobahnen, eine Verkehrsbündelfunktion zu übernehmen, konterkarieren. So werden planungstechnisch nicht erwünschte Verkehrsstöme initiiert und Bedarfe künstlich geschaffen. Diese fatale Logik der Verkehrsplaner darf nicht länger zum Zuge kommen.

Die Lebensqualität aller Einwohnerinnen und Einwohner entlang der Trasse würde massiv durch Immissionen (Lärm, Stickoxide, Feinstäube, organische Verbindungen, ...) sowie durch Wohnwertverlust beeinträchtigt werden.

Eine Verbesserung der Lebenssituation für Dinslaken - auf Grund einer im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostizierten Verringerung des Verkehrs im Bereich der heutigen B8 auf immer noch ca. 17.000 PKW/Tag - ist nicht zu erwarten, da

- der dann schnellere Verkehrsfluss zu keiner Reduzierung der Trennwirkung zwischen Fußgängern und Fahrzeugen führen, sondern sich die Gefahren für Passanten sogar erhöhen würde;
- die Gesamtemissionen in der Stadt Dinslaken deutlich steigen werden, da zum einen lediglich eine Verlagerung der Emissionen in westlich gelegene Stadtteile (Eppinghoven) stattfinden soll, zum anderen gleichzeitig das prognostizierte Verkehrsaufkommen deutlich ansteigen würde (vor allem Stickoxide und Feinstaub wegen des stark ansteigenden LKW-Verkehrs);
- es zu einer dramatischen weiteren Erhöhung der ohnehin schon äußerst hohen Emissionen im Dinslakener Stadtgebiet kommen würde. Durch die erhebliche rheinnahe Flächenversiegelung kommt es selbst bei gleichbleibendem Gesamtverkehr zu einer wiederholten Mobilisierung der Emissionen.

Durch die neue Trasse werden zusammenhängende Siedlungsverbindungen durchgeschnitten. Die Wegebeziehungen der Menschen, die entlang der Trasse wohnen, werden getrennt, da die vielen Fußwege, Radfahrwege und lokalen Straßen in Ost-West-Richtung unterbrochen werden. Dies erschwert familiäre, nachbarschaftliche und örtliche Beziehungen sowie auch gewohnte Abläufe.

b) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven – Voerde-Wohnungswald, -Möllen

Der Dinslakener Ortsteil Eppinghoven würde durch die Trasse durchschnitten und die westlichen Natur- und Bebauungsbereiche „Am Stapp“ bis zur Walsumer Aue stark abgegrenzt werden.

Der Wohnungswald wird durchschnitten und verlärmt. Je nach Trassenführung und Straßenausbau kann ein wertvoller, qualitativ hochwertiger Waldbestand mit einer Fläche von bis zu 1,5 ha (15.000 m²) zerstört werden.

Ein wichtiges Naherholungsgebiet und Sportlergebiet im Übergangsbereich zwischen den Stadtgebieten Dinslaken und Voerde wird stark beeinträchtigt werden durch Lärm und Abgase (Lärmquelle in Hauptwindrichtung!).

Bedeutende regionale Radwegeverbindungen (NiederRhein-Route, Rotbachweg, Radverkehrsnetz NRW sowie Anschlüsse an den Rheinradweg-Veloroute Rhein und Rundkurs Ruhrgebiet) werden unterbrochen.

Wanderwege und sehr hoch frequentierte Laufstrecken im Erholungsraum werden durch die Trassenführung unterbrochen und werden zu stark verringerter Nutzung führen. Wer joggt schon gerne neben einer lauten, schadstoffreichen Schnellstraße?

Die Beziehung der Menschen zum Rhein wird unterbrochen. Dass Dinslaken auch am Rhein liegt, wird - nach Fertigstellung der Schnellstraße - in der Stadtentwicklung nicht weiter verfolgt werden können, da die Trennwirkung der neuen Trasse sehr groß sein wird.

Die Wohngebiete der Ortslage Möllen werden bereits durch Lärmemissionen aus dem Industriegebiet und der Frankfurter Straße (L396) belastet.

Die Verlagerung des Verkehrs von der L396 (die heute durch das Kraftwerksgebiet verläuft) auf die neue Trasse - direkt am Fuße des Bahndammes am Rand der Möllener Wohnsiedlung entlang durch die Schrebergärten der Anwohner - ist städtebaupolitisch unvertretbar und widerspricht dem Trennungsgrundsatz des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

Die Verlärmung von Möllen würde mehr als die halbe Siedlungsfläche des Ortsteils mit zwei Schulen, einem Kindergarten, sozialen Einrichtungen, zwei christlichen und einem islamischem Religionsgebäude stark beeinträchtigen.

Aufgrund der geplanten Zu- und Ausfahrten der B8n wird für die Rahmstraße eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens erwartet (von ca. 3.000 Kfz/24h im Jahr 2015 auf 9.400 Kfz/24h mit B8n; Quelle: Stadt Voerde, 2016).

Den Anwohnern entlang der Bahnstrecke "Spellener Bahn" in Möllen werden wichtige Freizeitanlagen zerstört (Sportschießstand nebst BSV-Vereinsheim, Schrebergärten vieler deutscher und türkischer Mitbewohner, Kommunikationsstätte und „Festplatz“ für die Möllener deutsch-türkische Gemeinde). Waldgottesdienste werden nicht mehr stattfinden können. Es wird ein wichtiger Teil der Basis für eine Integration der Bevölkerungsgruppen in Möllen zerstört.

c) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum

Abhängig von der jeweiligen Variante der B8n – Planung ist eine teilweise Trassenführung in Voerde auf Damm- bzw. Brückenbauwerken nicht auszuschließen.

Die geplante Trassenführung konterkariert an mehreren Stellen nachhaltig die langjährig verfolgte städtebauliche Ausrichtung der Stadtentwicklung in Voerde und führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Bewohner der ganzen Stadt.

Die Trasse nimmt die historische und gerade erst rekonstruierte Parkanlage des Wasserschlosses Haus Voerde weitgehend und irreparabel in Anspruch, das Bodendenkmal wird zerstört. Darüber hinaus wird der für die gesamte Stadt Voerde bedeutende Sport- und Erholungsbereich an der Allee (einschl. Freibad, Parkanlage und Sportplätzen) entwertet. Dies führt zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung des insbesondere für die Identität der Stadt Voerde bedeutenden Bereichs samt seines historischen Ortskerns an der Frankfurter Straße sowie des Wasserschlosses.

Die Trassenführung entlang der Frankfurter Straße (L396) kann nicht akzeptiert werden, da die Anwohner räumlich eingeeengt und erheblich durch Verkehrslärm beeinträchtigt werden. Dies betrifft vor allem:

- das dort gelegene Seniorenheim im historischen alten Rathaus,
- die gesamte Wohnbebauung entlang der Frankfurter Straße zwischen Wasserschloß Haus Voerde und neuem Hammweg sowie darüber hinaus bis zum Ortsteil Friedrichsfeld.

Für alle Kinder und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, die die Trasse kreuzen müssen, steigt die Unfallgefahr. Es gäbe bei einem Bau der B8n westlich der Trasse keine Schulinfrastruktur mehr.

d) Streckenabschnitt Friedrichsfeld – Emmelsum – neue Südumgehung Wesel

Die Trasse würde den Ortsteil Emmelsum mittig durchtrennen, womit die dorffähnlichen Strukturen dieses Ortsteils zerstört werden. Unabhängig von der Wahl der genauen Trassenführung würden zahlreiche Grundstücke und Häuser durch die Trasse

beansprucht werden, was letztlich zu Zwangsenteignungen führen würde. Auch wären die verbliebenen Anwohner erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen ausgesetzt, da gut die Hälfte der Emmelsumer Wohnbebauung näher als 200 m von der Trasse entfernt liegt. Zahlreiche Wege- und Sozialbeziehungen wären von der geplanten Trasse betroffen.

Der Streckenabschnitt in Lippedorf soll vierstreifig ausgebaut werden (u.a. wird auch eine Tunnellösung diskutiert) und an die Südumfahrung Wesel angebunden werden.

Dies bedeutet, dass viele Häuser in Lippedorf enteignet und abgerissen werden müssen. Die Häuser, die verbleiben, sind von Lärm und Abgasen umgeben.

Diese Lösung ist vollkommen überdimensioniert. Anstelle den Verkehrsfluss in Richtung A3, Aus-/Auffahrt Wesel, zu leiten, wird mit diesem Ausbau gerade der Verkehr in Richtung Voerde und Dinslaken geführt.

2. Beschädigung der Lebensbedingungen von Tieren und Pflanzen (Pflanzen, Biotope, Tierarten, Lebensräume)

a) Grundsätzliches

Durch die geplante ca. 15 km lange und bis zu 25 Meter breite Strecke würden je nach Ausbaudetails bis zu 35 ha wertvoller Naturfläche vernichtet. Dies würde den Zielen des Natur-, Klima- und des Ressourcenschutzes eklatant widersprechen. Dieses natur-, umwelt- und menschengeschädliche Straßenbauvorhaben B8n ist vollkommen inakzeptabel und wird von der Interessengemeinschaft gegen die B8n abgelehnt. Naturschutzerfordernisse für z.B. Krötenwanderwege, Streuobstwiesen mit Steinkauzbeständen, Schwarzkehlchen (Quelle: Stadt Voerde) werden völlig ignoriert. Versiegelungen im Überflutungsbereich der Mommniederung sind nach EU-Richtlinie nicht zulässig.

Da durch die Trasse wichtige Naturflächen zerstört werden, ist zukünftig auch vermehrt mit Haus- und Wildtieren als Verkehrsoffern zu rechnen.

b) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven, Voerde-Wohnungswald, -Möllen

Die geplante Trasse durch den Wohnungswald bedeutet, dass ein wertvoller, ca. 100 Jahre alter Baumbestand (Buchen und Eichen) mit einer Fläche von ca. 1,5 ha gerodet werden soll.

Der Wohnungswald ist ein herausragender Lebensraum für Höhlenbrüter und Waldfledermäuse und gemeinsam mit dem Rotbach (auch der Lebensraum für Amphibien, Nutria, Reiher) ein einzigartiger Naturraum.

Mit hohem Aufwand wird zurzeit die Mündung der Emscher verlegt und renaturisiert.

Der Rhein erhält wieder zusätzliche Überflutungsflächen. Es soll ein großes Naturschutzgebiet in diesem Mündungsraum entstehen, das gemeinsam mit den Deichwiesen „Am Stapp“ und dem Naturschutzgebiet der Walsumer Rheinauen eine einzigartige Niederrheinlandschaft darstellt. Das Naturschutzgebiet wird gestört und die Funktion als Erholungsgebiet wird durch Lärm und Abgase zerstört.

c) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum

Der Streckenverlauf auf der östlichen Seite des Bahndammes entlang durch die Grünzone nördlich von Möllen bis zum Haus Voerde führt zu erheblichen Eingriffen in bisher unberührtes Naturpotenzial und alte Obstwiesenbestände.

Die Trassenplanung auf der Ostseite der Bahntrasse beeinträchtigt wertvolle Naturbereiche (z.B. am Leitgraben und am Kalbsbeckweg), die bisher durch die Bahntrasse weitgehend vor äußeren Einwirkungen geschützt waren (Landschaftsschutzgebiet). Erholungs-, Kultur- und Landflächen, z.B. der Park Haus Voerde, werden zerstört. Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse berührt die Trasse auf jeden Fall das (ebenfalls als Naturschutzgebiet festgesetzte) Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein“ und führt unvermeidlich zu nicht kompensierbaren Beschädigungen. Voerde hat nur einen Waldanteil von 9% und ist damit eine der waldärmsten Gemeinden in NRW. Es dürfen deshalb keine weiteren großflächigen Waldrodungen erlaubt werden. Dies gilt sowohl für den Wohnungswald wie auch entlang des Bahndammes, der einen zusammenhängenden Waldstreifen darstellt.

d) Streckenabschnitt Friedrichsfeld – Emmelsum – neue Südumgehung Wesel

Gerade in Emmelsum existierten zahlreiche kleinstrukturierte Kulturbiotop (Altrheingraben, Gärten, Obstwiesen, Hecken, Baumgruppen und Solitaire). Das Gebiet hat "nur" den Schutzstatus eines Landschaftsschutzgebietes, ist aber aufgrund seiner Artenzusammensetzung mit dem Naturschutzgebiet Mommniederung vergleichbar (Steinkauz-, Nachtigallen- und Zauneidechsenpopulationen, Amphibienwanderwege; Kröten, Molche und Frösche nutzen den Bahndamm mit seinem waldrandartigen Bewuchs als Überwinterungszone etc.). Das Landschaftsschutzgebiet würde hier durch die Trasse mittig durchschnitten werden.

Mit großem Aufwand wurde die Renaturierung der Lippe-Mündung und damit ein weiteres Naturschutzgebiet und Erholungsgebiet hergestellt. Dies wird durch die vorbeiführende vierspurige, überdimensionierte Trasse erheblich gestört werden.

3. Beschädigung von Landschaftsbild und Landschaftsräumen

a) Grundsätzliches

Das Projekt schädigt in hohem Maße wichtige Naturräume und vor allem bedeutende Schutzgebiete und führt durch seine Trennwirkung zu einer nachhaltigen Unterbrechung des Biotopverbunds zwischen den Rheinauen und dem Hinterland.

Es werden ein Naturschutzgebiet - mit der Mommniederung sogar ein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) - sowie die vier Landschaftsschutzgebiete Emmelsum, Kalbecksweg, Wohnungswald und Eppinghoven-Stapp) neben weiteren Naturräumen durchschnitten bzw. gestört.

Intakte Landschaftsbilder und Naturräume werden durch die neue Trasse visuell überprägt, d.h. das Straßenbild wird dominierend.

b) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven – Wohnungswald – Möllen

Die massive Inanspruchnahme und Verlärmung des Wohnungswaldes durch die Planung der B8n ist nicht hinnehmbar. Bei dem Wohnungswald handelt es sich um eine frühere Hartholzaue, die gerade in dem in Anspruch zu nehmenden Bereich ihre letzte Verbindung zu dem landschaftsbestimmenden Rheinstrom aufweist. Dort befindet sich mit der Rotbachmündung eine der seltenen natürlichen Bacheinmündungen in den Rhein (beides Landschaftsschutzgebiete).

Es wird die Biotopvernetzung unterbrochen: z.B. neue Emschermündung, Rotbach,

Bahndamm. Gerade der Bahndamm, an dem die neue Straße entlang geführt werden soll, ist ein durchgängiges Waldband und stellt ein Trittsteinbiotop auch für Großsäuger (Dachs, Fuchs, Reh, Rothirsch) dar.

Mit viel Aufwand wird die Emschermündung renaturiert und das alte Landschaftsbild

wieder hergestellt, das sich nahtlos in die gesamte Niederrheinlandschaft einfügt. Dies soll nun durch die neue Trasse zerschnitten und abgetrennt werden.

c) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum

Die Planung folgt formell dem Prinzip der Trassenbündelung, indem die Straße parallel zu der Industriebahnlinie „Spellener Bahn“ vorgesehen ist. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass die nur wenige Male am Tag befahrene Industriebahn für den Biotopverbund keine Zäsur darstellt, sondern im Gegenteil aufgrund des unzugänglichen und stark bewachsenen Bahndamms ein wichtiges verbindendes Trittsteinbiotop für die Vernetzung der landesweit bedeutenden Rheinaue (Mommniederung) mit den Landschaftsstrukturen der Niederterrasse bildet.

Die Zäsur und Unterbrechung des Biotopverbunds würde gerade erst durch die neue Straße hervorgerufen. Die Trassenplanung führt daher zu einer beträchtlichen Störung des Biotopverbunds und zu einer erheblichen Entwertung landesweit bedeutender und bisher nur gering beeinträchtigter Naturpotentiale.

Das Naturschutzgebiet Mommniederung wurde als FFH-Gebiet definiert. FFH-Gebiete sind spezielle europäische Schutzgebiete im Natur- und Landschaftsschutz, die nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgewählt werden. Die neue Trasse wird ohne Sicherheitsabstand entlang dieses FFH-Gebietes geführt. Zwangsläufig wird dadurch das Vogelschutz- und Naturschutzgebiet Mommniederung erheblich gestört.

Die vorhandenen Straßen- und Wegebeziehungen zu den Dörfern in der Voerder Rheinaue werden unterbrochen. Die Stadt bemüht sich seit längerem, zur Stärkung der eigenen Identität ihre besondere Lage am Rhein besser erlebbar zu machen. Dies würde durch die Straßenbaumaßnahme nachhaltig verhindert.

d) Streckenabschnitt Friedrichsfeld – Emmelsum – neue Südumgehung Wesel

Die mit viel Aufwand hergestellte Renaturierung des Lippeflusslaufes und der Lippemündung wird durch überdimensionierte Straßenbauwerke ad absurdum geführt.

Große Flächen reich strukturierter Naturräume sind bereits den Industrieansiedlungen in Emmelsum zum Opfer gefallen. Eine noch weitere Versiegelung von Emmelsum würde den Charakter dieses Lebensraumes vernichten. Damit würde auch die Biotop vernetzende Funktion zwischen den FFH Gebieten „unterer Niederrhein“ (Lippemündung – Mommniederung) verloren gehen.

4. Beschädigung von Boden, Wasser (Grundwasser und Oberflächengewässer), Klima und Luft

Durch den hohen Flächenverbrauch mit einhergehender Waldrodung wird die Klima- und Immissionschutzfunktion des Waldes reduziert. Der vermehrte Schadstoffanfall durch das hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Lastkraftwagen, führt auch zu vermehrtem Schadstoffeintrag in den Boden und damit ins Grundwasser bzw. Trinkwasser.

„Bereits über die Bodenversiegelung (insg. 23 ha) der B8n findet eine Reduktion der Grundwasserneubildungsrate statt. Das Grundwasser kann je nach Bodenzustandswert (pH-Wert, Porenvolumen, Huminstoffe, usw.) durch Anreicherung von Schwermetallen, Kohlenwasserstoffen und Chloriden in den oberflächennahen Bereichen parallel zur B8n gefährdet werden“ (Quelle: Stadt Voerde, 2016).

„Es werden große Flächen im Bereich der Wasserschutzzone III A sowie III B beeinträchtigt. Dies ist als gravierend anzusehen, da der Schadstoffeintrag über den Mommnbach westlich der Güterbahn,, auch zu den Trinkwasserbrunnen der Wassergewinnung Löhnen gelangen kann“ (Quelle: Stadt Voerde, 2016).

„Es werden große Flächen, insb. westlich und südwestlich der Ortslage Friedrichsfeld sowie westlich der Schafstege beeinträchtigt, die eine hohe Empfindlichkeit aufweisen. Eine Gefährdung des ggf. genutzten Grundwassers sollte verhindert werden“
(Quelle: Stadt Voerde, 2016).

5. Beschädigung von Kultur- und sonstigen Schutzgütern

a) Streckenabschnitt Dinslaken-Eppinghoven, Voerde-Wohnungswald, -Möllen

Die einmalige Lage und die historische Bausubstanz des Wasserschlosses Haus Wohnung wird aus ihrem geschützten, ruhigen Umfeld herausgerissen und entwertet. Das Haus Wohnung wurde erstmals im Jahr 1297 erwähnt und hat sich seitdem kontinuierlich entwickelt. Im 17. Jahrhundert war es bereits das Zentrum eines großen Grundbesitzes mit eigener Mühle, Waldungen, Pachthöfen und Ackerland. Die Liegenschaften sind heute ein Vorzeigeobjekt gelungener Denkmalpflege am Niederrhein. Die neue Trasse mit dem hohen Verkehrsaufkommen wird dieses hochwertige Kulturgut schädigen.

Im Wohnungswald finden sich auch die Überreste einer Motte. Diese frühzeitliche Erdhügel-Holzburg war Schutzraum für die Eppinghover Bauern (vgl. Liste deutscher Turmhügel). Weitere Bodenfunde werden im Umfeld vermutet, möglicherweise auch auf der geplanten Trasse der Schnellstraße.

b) Streckenabschnitt Voerde Stadt, -Löhnen, -Stockum

Die einmalige Lage des Wasserschlosses Haus Voerde wird durch die nah angrenzende Trasse zerstört werden. Die Mommniederung hat eine hohe kulturelle Wertigkeit und stellt mit ihren historisch entstandenen Landschaftselementen und Nutzungen einen identitätsprägenden Bereich für die Stadt Voerde dar. Aufgrund der kumulativen Wirkung mit anderen Maßnahmen (z.B. Deichsanierung, Bergbaueinwirkungen) stellt die geplante Trasse eine weitere Beeinträchtigung der Mommniederung dar, was für die Stadt Voerde und ihrer Bevölkerung ein gravierender Eingriff in das Kulturgut der Stadt ist.

6. Alternative Lösungsansätze zur Verkehrsführung

Die Verkehrsprobleme, die Dinslaken zurzeit hat, sind leider nicht ungewöhnlich im Ballungsraum Ruhrgebiet oder in den angrenzenden Städten. Die nur temporär zu den Stoßzeiten auftretenden Verkehrsbehinderungen auf der B8 insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt Dinslaken beruhen fast ausschließlich auf der Belastung durch Berufspendler.

Berufspendler hatten in der Vergangenheit auch die Frankfurter Straße und die Heerstraße befahren, um dann in Walsum über die Herzogstraße zur Auffahrt auf die A59 zu gelangen. Diese Route ist seit ca. 1,5 Jahren wegen Bauarbeiten nicht mehr möglich. Das Verkehrsaufkommen verlagerte sich antiproportional auf die B8.

Außer in den entsprechenden Spitzenzeiten sind die Straßen in Dinslaken sowohl für den gewerblichen als auch für den privaten Verkehr ausreichend.

Es ist ein Trugschluss zu glauben, dass durch die neue Trasse der B8n die Verkehrsprobleme in Dinslaken gelöst werden könnten. Durch die geplante vierspurige Anbindung der B8n an die neue Südumfahrung Wesel wird durch die Verbindung von 1. Der neuen Weseler Rheinbrücke, 2. mit der B8n und 3. mit der A59 eine Alternativstrecke zur linksrheinischen A57 eröffnet. Schwerlastverkehr wird sehr schnell diese zeit- und heute noch kostensparende (keine Maut) Verbindung ins Ruhrgebiet oder Richtung Süden bzw. Richtung Wesel und Rees nutzen. Auf das zukünftig stark ansteigende LKW-Verkehrsaufkommen (bis 2025: plus 221 %) durch Lippemündungsraum und die DeltaPort-Häfen ist bereits weiter oben hingewiesen worden.

Die Planung des Bundes sieht einen sechsspürigen Ausbau der A3 bis Dinslaken Nord vor. Die Interessengemeinschaft vertritt die Position, dass dieser sechsspürige Ausbau bis zur AS Wesel erfolgen sollte, damit eine effiziente Verkehrsführung von der A57 über die neue Rheinbrücke und über die neue Südumfahrung in Wesel (B58 n) an die A3 erfolgen kann.

Verbesserungen der Verkehrsverbindungen sind in der Vergangenheit bereits erfolgt bzw. in Planung und können durch weitere Maßnahmen optimiert werden.

Nördlicher Planabschnitt (Wesel-Lippedorf):

- Durch die K12 (Verbindung DeltaPort-Häfen zur A3) wurde eine Verbesserung der Verkehrsanbindung zur A3 geschaffen.
- Die Südumgehung Wesel (von der Rheinbrücke Wesel auf die B58 Richtung A3) steht vor dem Planfeststellungsverfahren.
- Von der Südumgehung Wesel muss eine vernünftige Anbindung über eine auszubauende Lippequerung (Brückenneubau an gleicher Stelle) zu den vorhandenen Trassen B8 (alt!) und L396 (Frankfurter Straße) erfolgen.

Südlicher Planabschnitt (Duisburg-Walsum/ Dinslaken):

- Die derzeit noch vorhandene Behinderung durch die begrenzte Durchfahrthöhe an der Eisenbahn-Unterführung Willy-Brandt-Straße in Dinslaken wird im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke "Betuwelinie" (Projekt ABS 46/2, N09 im BVWP) behoben werden.

- Das jetzige Ende der A59 stellt ein Nadelöhr dar. Durch die Verkehrsführung von zwei auf eine Spur Richtung Dinslaken auf die B8 kommt es zu Rückstausituationen. Hier hat eine planerische Lösung anzusetzen, die einen zweistreifigen Verkehrsabfluss ermöglicht. Soweit prognostisch noch die Notwendigkeit eines Ausbaus für die Ortsdurchfahrt Dinslaken gesehen wird, so sind sicherlich eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen im vorhandenen Straßennetz möglich, die Stockungen im Verkehrsfluss verhindern und Unfälle vermeiden helfen.

Verkehrslenkung und Bundesautobahn (BAB) -Ausbau:

- Gemäß dem vorliegenden Referentenentwurf des BVWP soll die A3 vom Kreuz Oberhausen bis Abfahrt Dinslaken-Nord sechsstreifig ausgebaut werden. Wir fordern den sechsstreifigen Ausbau bis Wesel.

- Daneben sieht der Entwurf des BVWP auch den achtstreifigen Ausbau der A3 vom Oberhausener Kreuz bis zum Kreuz Breitscheid vor.

- Eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Dinslaken kann weiterhin erreicht werden durch den Ausbau der Verbindung vom Knoten B8 / L4 zur Ausfahrt Dinslaken-Nord der A3. Ein Teilstück ist bereits durch die Stadt Dinslaken hergestellt worden. Die Maßnahme ist im Landesstraßenbedarfsplan des Landes NRW enthalten (L4n). Durch diese Verbindung entsteht ein attraktiver Zugang für den von Norden auf der B8 kommenden Verkehr zum Autobahnnetz, ohne die Ortsdurchfahrt Dinslaken benutzen zu müssen. Viele der Pendler, die nach Mülheim, Oberhausen, Essen etc. müssen, fahren heute durch Dinslaken zur A59. In Zukunft könnten sie über die A3 erheblich schneller ihr Ziel erreichen.

- Eine zusätzliche Ausfahrt an der A3 für den Zielverkehr Wesel-Nord in Höhe von Brünen entlastet die B58 im Bereich Wesel.

- Diese Maßnahmen ermöglichen die Funktionserfüllung der Bundesautobahnen, überörtliche Verkehre zu bündeln und vor allem LKW-Verkehr aufzunehmen. Straßen in Wohngebieten dürfen nicht als Transitstrecke missbraucht werden.

- Die B8-Umgehung Friedrichsfeld kann problemlos über die vorhandene Hans-Richter-Straße erfolgen.

- Ein Durchfahrtsverbot für Transit-LKW-Verkehr von über 7,5 t auf der B8 und der L396.

ÖPNV und alternative Ansätze:

- Ein weiterer Ansatz zur PKW-Verkehrreduzierung ist der Bau von Fahrradschnellwegen, mit denen die Städte, Stadtteile und Ortschaften zwischen Wesel und Duisburg (perspektivisch bis Bonn) verbunden werden sollten. Musterbeispiel dafür ist der 100 km lange Radschnellweg 1 (RS1) zwischen Duisburg und Hamm, der wesentlich aus Mitteln des Bundesverkehrsministeriums finanziert wird. Pedelecs und E-Bikes ermöglichen problemlos Strecken für Berufspendler von 20 und mehr Kilometern und entlasten so den Berufsverkehr wesentlich.

- Der ÖPNV muss weiter ausgebaut und attraktiviert werden.

Diese "alternativen" Problemlösungen sind durch die Verkehrsplaner und im Referentenentwurf bislang nicht betrachtet worden. Hier müssen neue Prioritäten gesetzt werden und Behörden, wie Straßen NRW, umdenken, vernetzt arbeiten und zukunftsfähige Planungen/Lösungsansätze erarbeiten, die sozial- und umweltverträglich sind.

7. Exkurs: Wechselwirkungen mit der Betuwe Linie

Für Berufspendler gibt es einen Zusammenhang zu dem Ausbau der Bahnstrecke

(Betuwe Linie). Die heutige Überlastung der Bahnstrecke durch Güterverkehr führt zu

ständigen Verspätungen und Zugausfällen im Personenverkehr, so dass die Attraktivität dieses wichtigen Zubringers in den Ballungsraum derzeit erheblich beeinträchtigt ist. Der geplante Streckenausbau soll hier einen gesicherten und verbesserten Personenverkehr ermöglichen. Hinzu kommt die Aufwertung der Strecke durch den Rhein-Ruhr-Express (RRX), womit die Attraktivität für Berufspendler weiter erhöht wird. In der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs liegt ein wichtiger Beitrag zur Straßenentlastung.

Eine Entlastung der Straßen vom Berufspendlerverkehr zwischen Wesel/Voerde in

das Ruhrgebiet bzw. zur Rheinschiene kann erwartet werden, wenn der Ausbau der

Schienenstrecke so erfolgt, dass der Schienenpersonenverkehr mit deutlich verbesserter Stabilität und höherem Komfort abgewickelt wird. Dies wird sich auch auf die

Ortsdurchfahrt Dinslaken auswirken.

8. Fazit, Forderungen

Die *Interessengemeinschaft gegen die B 8 neu* fordert, dass

- das Projekt B8 neu sofort aus der Klassifizierung als vordringlicher Bedarf gemäß Referentenentwurf des BVWP herausgenommen wird,
- dies unverzüglich geschieht vor den Sitzungen von Bundeskabinett und / oder Bundestag, in denen über den vorliegenden Referentenentwurf des BVWP entschieden wird,
- für das Projekt B8n zukünftig auch des Status eines nachrangigen Bedarfes entfällt, also das Planvorhaben B8n nicht weiter verfolgt wird,
- zukunftsfähige Verkehrsplanung realisiert wird, die sozial- und umweltverträglich ist (eine Vielzahl von Anregungen und Lösungsansätzen sind oben aufgeführt),
- ein Ausbau vor Neubau zu erfolgen hat,
- eine Schnellstraße durch Dinslaken-Eppinghoven, Voerde und Wesel-Lippedorf nicht realisiert wird,
- ein Ausbau des ÖPNV zu erfolgen hat.“

Zudem hat aufgrund der großen Flächeninanspruchnahme auch das Umweltbundesamt die Streichung dieses Projektes empfohlen.

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
977	NW	B056		Bonn/Hardtberg	Birlinghoven/ Dambroich	N 4 Kein Bedarf

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus einer Stellungnahme von der Organisation „Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V.“ vom 18. 10. 2016 zu der geplanten Maßnahme. Wir schließen uns dieser Argumentation an.

„Der Verkehrsausschuss hat eine Reihe von Bürgerbriefen über die seit 50 Jahren umstrittene „Südtangente“ erhalten. Das Projekt wird seit vielen Jahren vom Bonner Stadtrat und auch von betroffenen Kommunen des Rhein/Sieg-Kreises abgelehnt. Neun regionale Organisationen haben ausführliche sehr kritische Stellungnahmen eingereicht. Die Begründung für das Projekt lautet „Entlastung des Siebengebirges und der Bonner Weststadt“. Im Gesetzentwurf ist es mit Planungsrecht in den Weiteren Bedarf eingestuft. Der NKV beträgt 6,6. Als Projektkosten sind 680 Millionen Euro, davon knapp 100 Millionen Euro für die Planung veranschlagt. Im Raum Bonn wurden durch mehrere Änderungen am Kabinettsentwurf die Voraussetzungen grundlegend verändert. Zwei Projekte in der Region, der Ausbau der A565 und die neue Rheinbrücke zwischen Bonn und Köln, wurden in den VB hoch gestuft.

Auch die im PRINS zugrunde gelegte, von Befürwortern als „völlig neu“ bezeichnete Trasse wurde vom Kabinett von „mittel“ auf „hoch“ umweltbelastend korrigiert, im Einklang mit den Gutachten aus der fünfzigjährigen Geschichte des Projektes. Befürworter aus dem Rhein/Sieg-Kreis, darunter Norbert Röttgen, haben an besorgte Bürger geschrieben und in Aussicht gestellt, bei einem NKV von 6,6 sei viel Spielraum für die Kosten (gemeinter Bezug ist die für die Planung geltende Mindestgröße NKV 1), man könne die vorgesehenen Tunneln weiter verlängern. Das würde bedeuten, man nimmt informell schon jetzt bis zu 6fache Kosten in Kauf.

Die derzeitigen Kosten sind bereits höher als die Kosten für die beiden genannten in den VB hochgestuften regionalen Projekte zusammen. Wenn das Planungsrecht eingeräumt wird, will die CDU auf alle Fälle, auch vor dem Hintergrund der nahenden Landtagswahl, die Planung beginnen, um dann im folgenden BVWP die Finanzierung durchzusetzen.

Nur zwei der zahlreichen Argumente gegen die Südtangente zeigen den finanziellen, wirtschaftlichen, ökologischen und gesundheitlichen Irrwitz dieses Projektes auf.

- Über den rechtsrheinischen Arm, den so genannten Ennertaufstieg, werden 48.000 Kfz, darunter täglich 10.000 Lkw projiziert. Vor allem bei den LKWs handelt es sich nicht um Bündelung, sondern größtenteils um induzierten Verkehr. Für das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis ist er unverzichtbar. Ohne solche LKW-Mengen würde sich das extrem teure Projekt nicht rechnen.

10.000 zusätzliche LKWs würden dann auch die städtischen Autobahnen und Brücken nutzen und das klimatisch schwierige Bonner Becken mit weiterem Lärm, Feinstaub, Stickoxid und Stau belasten. Bonn ist schon jetzt Gegenstand der Klage der Deutschen Umwelthilfe wegen Nichteinhaltung der Luft-Grenzwerte. Um Grenzwerte kümmert sich das NKV aber nicht. Das NKV monetarisiert die zusätzlichen Schadstoffe und rechnet sie gegen monetarisierte Zeitgewinne auf. Damit verschwinden Schadstoffe aber nicht. Sie belasten die Gesundheit aber vor allem dann, wenn Grenzwerte überschritten sind. In den Niederlanden werden aufgrund europäischer Vorschriften keine Fernstraßen in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen mehr genehmigt.

2011 war eine Studie vom BMVI in Auftrag gegeben worden, die sog. Mobilitätsstudie südliches Rheinland. Diese Studie hatte lediglich 1440 LKWs für 2025 prognostiziert (S. 108, 4% von 36.000 KFZ). Der im BMVI im Referat Fernstraßenplanung beschäftigte Vorsitzende der CDU Königswinter Roman Limbach hat in Schreiben an Bürger behauptet, die Mobilitätsstudie belege, dass nur mit einem Prozent Transitverkehr zu rechnen sei.

Als Prüfung der Alternativen der Südtangente kann die genannte Mobilitätsstudie allein schon aufgrund der gewaltigen Diskrepanz der Projektionsdaten nicht in Betracht kommen.

Es bestehen auch weitere durch den Bericht des BMVI zum Beteiligungsverfahren keineswegs ausgeräumte Zweifel an der Angemessenheit des NKV von 6,6 im Fall der Bonner Südtangente. Die bezweifelten Berechnungen wirken sämtlich zugunsten eines höheren NKV für die Südtangente. Dieses Projekt ist beispielsweise eines der wenigen, deren Kostenbasis 2012, nicht 2014 ist.“

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
997	NW	B066		Bielefeld	N 4	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus „Bundesverkehrswegeplan - Stellungnahme zum Gesamtentwurf und zum Projekt B66-G40-NW“ (Auszug) von „Bielefeld pro Nahverkehr e.V.“ vom 15. 4. 2016 schliessen wir uns hiermit an:

„Das Projekt stammt aus den 70er Jahren und ist ein Relikt aus der Phase, als viele Verkehrsplaner und Entscheidungsträger die autogerechte Stadt als Ziel vor Augen hatten. Das Projekt war im letzten BVWP 2003 nicht mehr enthalten, nachdem es vorher unter „Vordringlicher Bedarf“ geführt worden war. Offenbar war der Bedarf nicht mehr gegeben. Dass das Projekt jetzt wieder im BVWP auftaucht, verwundert deshalb. Es sind keine veränderten Rahmenbedingungen erkennbar, die zu einer anderen Bedarfseinschätzung Anlass geben könnten als im Jahre 2003. Im Gegenteil: Die vorhandene B 66 ist in dem Abschnitt Niederwall / Osningstraße komplett umgebaut worden. Die Planung des Umbaus erfolgte in Kenntnis des Umstands, dass die B 66n aus dem BVWP herausgenommen worden war und nicht kommen werde. Die Planung erfolgte mit ausdrücklichem Vorrang für den motorisierten Verkehr. Dieser Vorrang, der u. a. den bedauerlichen Verzicht auf Radwege zur Folge hatte, wurde seitens der planenden Behörde immer wieder damit begründet, dass die B 66n nicht kommen werde. Eine Reihe von Konfliktpunkten, die den Verkehrsablauf behinderten (insbesondere bei Linksabbiegevorgängen), ist entschärft worden. Der Verkehrsablauf hat sich gegenüber 2003 deutlich verbessert, die Straße ist deutlich weniger staugefährdet als 2003. Der Aussage unter „Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit“, dass „zu den Hauptverkehrszeiten in diesem Bereich regelmäßig Staus bzw. Stop-and-go-Verkehr entstehen“, kann nicht zugestimmt werden.

Auch der inzwischen erfolgte Anschluss der A 33 an den Ostwestfalen-Damm trägt eher zur Entlastung als zur zusätzlichen Belastung der Ortsdurchfahrt der B 66 bei. Insofern ist davon auszugehen, dass der Bedarf für die B 66n gegenüber 2003 gesunken und nicht gestiegen ist.

Der vordringliche Bedarf wird durch das vermeintlich hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis begründet. (...) Der Löwenanteil des vermeintlichen Nutzens entsteht durch Reisezeitgewinne. Der Barwert des Nutzens durch

Reisezeitgewinne bei der Personenbeförderung wird mit 251 Mio € angegeben, das sind ca. 43% des gesamten errechneten Nutzens von 587 Mio €. Der Reisezeitgewinn für Privatfahrten wird mit einem volkswirtschaftlicher Nutzen von ca. 220 Mio € bewertet. Das ist eine Bewertung, die zu den massiven ökologischen Problemen, die wir in Deutschland haben, ganz und gar nicht passt. Auch bei anderen Positionen der Nutzen-Kosten-Analyse sind die angegebenen Werte z. T. völlig unplausibel. So wird bei „Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung“ ein Nutzen von ca. 76 Mio € angegeben. Durch die Reduktion der Verkehrsbelastung der Detmolder Str. (OD B 66) wird die Trennwirkung zweifellos reduziert. Aber die Detmolder Str. wird dennoch eine Hauptverkehrsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen bleiben. Solange sie nicht zurückgebaut wird, wird die Verminderung der Trennwirkung kaum wirksam werden. Aber zugleich soll auf 6,2 km eine vierspurige Stadtautobahn gebaut werden mit einer Ausbaubreite von vermutlich deutlich über 30 m. Davon geht eine gewaltige Trennwirkung aus. Dass in der Gesamtbilanz die Trennwirkung massiv verbessert werden soll und dass diese Verbesserung mit ca. 76 Mio € Nutzen (= 13 % des Gesamtnutzens) bewertet wird, kann nur als absurd bezeichnet werden. Auch dass die Veränderung der Geräuschbelastung zu einem Nutzen von ca. 35 Mio € (= 6 % des Gesamtnutzens) führen soll, ist überhaupt nicht nachvollziehbar. „Innerorts“ soll es um 45 Mio € „besser“ werden, „außerorts“ nur um 10 Mio € „schlechter“. Wir fragen uns, was mit „außerorts“ gemeint ist? Steckt dahinter die Auffassung, dass die B 66n keine innerörtliche Fernstraße sei. Ein Blick auf den Stadtplan genügt, um sich zu überzeugen, dass das nicht zutrifft. Bei der B 66 würden die Verkehrsbelastung und damit die Lärmemissionen reduziert, aber allenfalls in bescheidenem Umfang: Bei einer Halbierung des Fahrzeugaufkommens würde das 3 dB Lärmminde- rung ausmachen. Zugleich wird ein 6,2 km langer Korridor durch eine Stadtautobahn mit einem Fahrzeugaufkommen von 37.000 pro Tag weitgehend neu verlärm- t. Und das soll zu einer positiven Lärmbilanz führen, die mit 35 Mio € zu bewerten ist?! Das ist mehr als unplausibel. Auch die Positionen „Veränderung der Verkehrssicherheit“ und „Veränderung der impliziten Nutzen“, die insgesamt 34 % des errechneten Gesamtnutzens ausmachen, sind nicht plausibel. Und schließlich kann man an der Barwert-Bewertung der CO₂-Emissionen ablesen, welchen Stellenwert der Klimaschutz bei der Bewertung von Straßenneubauprojekten hat: Ausweislich der Verkehrsprognosen wird durch die B 66 n erheblicher zusätzlicher Verkehr erzeugt. Den zusätzlichen CO₂-Emissionen wird lediglich ein negativer Barwert (negativer Nutzen) von ca. 22 Mio € zugeordnet. Das sind nicht einmal 10 % des Nutzens, der dem – überwiegend privaten – Reisezeitgewinn zugeordnet wird. So kann Klimaschutz bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur niemals ernsthaft wirksam werden.

Die textliche Darstellung unter „Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit“ erweckt den Eindruck, als handle es sich bei der B 66n um eine Art Ortsumgehung für die Ortsdurchfahrt der B 66 durch weitgehend unbebaute Flächen. Dem muss entschieden widersprochen werden. Der Korridor der B 66n führt durch innerstädtische Areale mit intensiver Wohn- und Freizeitnutzung. Ein Teil des Korridors ist inzwischen unter der Zielbestimmung „Grünes Band“ für Freizeitnutzungen entwickelt worden, überwiegend mit öffentlichen Mitteln gefördert. Diese Entwicklung erfolgte, weil Verwaltung und Politik davon ausgingen, dass die B 66n nicht kommen werde.

Da es sich bei der B 66n um einen innerstädtischen Abschnitt einer Bundesstraße handeln würde, müsste die Stadt einen hohen Eigenanteil von ca. 37 Mio € (Schätzung 2012) leisten. Die Stadt ist bis mindestens 2022 in der Haushaltssicherung. Deshalb können viele innerstädtische, marode Straßen nicht saniert werden. Der Stau bei den Erhaltungsinvestitionen ist gewaltig. Sollte die Stadt 2023 wieder einen ausgeglichenen Haushalt erreichen, wird sie den Spielraum, den sie dann wieder bei den Investitionen gewinnt, für Erhaltungsinvestitionen nutzen müssen. Überdies verfolgt die Stadt ehrgeizige Pläne zum Ausbau der Stadtbahninfrastruktur, die unter der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität zu befürwortet sind und absoluten Vorrang genießen. Auch hier muss die Stadt in zweistelliger Millionenhöhe Eigenmittel aufbringen.

Das Projekt B 66n war aus dem letzten BVWP 2003 herausgenommen worden. Die städtischen Planungen, insbesondere für den Umbau der Detmolder Str. (OD B 66), fußten darauf, dass die B 66n nicht kommt. Die Änderung der Verkehrssituation gegenüber 2003 lässt keine Argumente für eine neue Bedarfsbewertung erkennen, im Gegenteil ist die Detmolder Str. durch den Umbau deutlich störunanfälliger geworden. Deshalb ist die Begründung für die Wiederaufnahme der B 66n in den BVWP nicht einleuchtend. Die zur Begründung angeführte Nutzen-Kosten-Analyse ist völlig unplausibel. Das Projekt sollte endgültig gestrichen werden.“

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
1010	NW	B225		OU Alt-Marl	N 2	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten aus einer Bürgerinformation der Initiative „Lkw meets BAB“ Marl vom April 2016 schliessen wir uns hiermit an:

1. Die Verkehrsbelastung ist seit Einführung der LKW Maut unverträglich gestiegen. Es handelt sich um Maut-Vermeidungsverkehr. Transportunternehmen sparen etwa 3,00€ bei jeder Fahrt ein.
2. Der Ausbau der B224 zur A52 in Gladbeck und die Autobahnkreuze A43/A52 und A43/A2 wird durchgeführt um den gewerblichen Verkehr auf den BAB zu verbessern.
3. Die aktuelle Verkehrsbelastung (Stand 2013!) Breite Straße betrug etwa 17.600 Fahrzeuge pro Tag. Die angenommene Verkehrsbelastung der neuen Trasse beträgt jedoch lediglich 4.000 Fahrzeuge pro Tag – davon 3% LKWs (120 !). Wo bleiben die restlichen 13.600 Fahrzeuge? Da, wo sie heute schon sind!
4. Auf der geplanten Trassenführung haben Stadt und Kreis mittlerweile ein Bauprojekt genehmigt, welches auch bereits abgeschlossen wurde. Daher wird das Projekt deutlich länger und teurer!
5. Das Bundesverkehrsministerium plant die flächendeckende Einführung der LKW-Maut auch auf Bundesstraßen Anfang 2018. Also noch bevor die neue Trasse fertig geplant wäre!
6. Durchfahrtsbeschränkungen sind entgegen der Aussagen unserer Politiker auch auf Bundesstraßen möglich bei Mautausweichverkehr – kosten weniger und sind schneller umsetzbar!
7. Die Annahmen der Nutzen-Kosten-Analyse des Bundes in Bezug auf Umweltverträglichkeit des Baus der Trasse im Landschaftsschutzgebiet sind völlig unzureichend. Zu erwartende Grundwasserbelastungen, Belastungen der Westerholter Str. sowie Auswirkungen für die

Tierwelt (Fledermäuse, Füchse, Greifvögel...) werden erst gar nicht berücksichtigt.
Die geplante Ortsumgehung ist weder die Lösung der aktuellen Verkehrsproblematik für die Anwohner der Hoch-/Breite Straße noch eine tatsächliche Entlastung. Lediglich ein Teil des Problems wird schlichtweg auf andere Bürger umverlagert und am Ende des Tages haben wir zwei statt einem Problem und ein „Naherholungsgebiet“ welches zudem Landschaftsschutzgebiet ist weniger.
Daher gibt es nur eine Lösung: Der Verkehr muss zurück auf die Autobahnen!“

Berlin, den 22. November 2016