

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Sauer Milch und der Fraktion DIE GRÜNEN

Autobahn A 26

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Verkehrsexperten, daß die A 26

- a) von längst überholten Zielvorgaben ausgeht,
- b) bezüglich ihres Belastungspotentials und ihrer Umweltzerstörungseffekte in bedenklicher Weise unterbewertet wird,
- c) Alternativen hätte, die von örtlichen Initiativen entwickelt, aber von den zuständigen Institutionen nicht hinreichend geprüft wurden,

und daher ein völliges Umdenken aller Beteiligten an der Planung dringend geboten ist, und warum hat sie die bisher eingetretenen Entwicklungen nicht berücksichtigt?

2. Wie erklärt sich im einzelnen die Bundesregierung die Tatsache, daß erst andere Pläne für die Entlastung der B 73 mit der Begründung in den Schubladen verschwanden, es werde ja bald eine Autobahn A 23 gebaut, daß heute aber der angebliche Entlastungseffekt der A 26 für die B 73 in den Vordergrund gestellt wird?

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Experten, daß der einstmals geplante sog. Tiefwasserhafen Scharhörn ein Hauptgrund für den Bau der A 26 gewesen und mit ihm somit eine wesentliche Planungsgrundlage entfallen ist, und wie reagiert sie darauf?

4. Welche Konsequenz zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß die Industrialisierung des Unterelbe-Raumes sich heute als eine ungeheure Vergeudung von Steuermitteln durch fehlgeplante Erschließungsmaßnahmen, als eine gewaltige Zerstörung von Naturräumen und als eine völlig desolate Planungsvoraussetzung für die A 26 erwiesen hat?

5. Welche Konsequenz zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß die Planung der A 26 insbesondere den Richtlinien des BMV vom 27. April 1979 für den Bundesfernstraßenbau in den Punkten 5.1 bis 5.5 widerspricht?

6. Welche Konsequenz zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß die Planung auch nicht mehr dem Fernstraßengesetz entspricht, weil weder eine Einbindung in das Fernstraßennetz gegeben ist noch diese Neuplanung dem Fernverkehr dienen würde?
7. Welche Konsequenz zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß diese Planung ein gravierender Verstoß gegen die Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung und das Fehlen jeglicher ökologischen Vernunft zeigt?
8. Warum unterdrückt und negiert die Bundesregierung die Bedenken von seiten des Landesverwaltungsamtes Hannover gegen diese Planung?
9. Warum lehnt sie mit bürokratischen Scheinbegründungen die Stellungnahme des Deutschen Rates für Landschaftspflege gegen diese Planung ab?
10. Warum behindert die Bundesregierung die Sanierung bzw. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch diese Planung?
11. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die ökologische Bestandsaufnahme für diese Planung dilettantisch ausgeführt wurde und daher die gesamte Folgeplanung auf Fehlannahmen beruht, und welche Konsequenz zieht sie daraus?
12. Ist der Bundesregierung bekannt, daß „Ersatzmaßnahmen“ für die Umwelterstörung dieses Projekts nicht möglich sind, weil z. B. Moore, Feuchtwiesen, Bruchwälder und ein Auetal nicht einfach „herstellbar“ sind, sondern Jahrtausende für ihre Entwicklung benötigen, und welche Konsequenz zieht sie daraus?
13. Warum zieht die Bundesregierung keine Konsequenz aus der Tatsache, daß über die in Frage 12 geschilderte Unmöglichkeit sog. Ersatzmaßnahmen für dieses Projekt hinaus in vielfältiger Weise Boden, Grundwasser, Kultur- und Naturflächen, gewachsene Populationen, kleine und große Biotope, Besiedelungen, Erholungsgebiete, z. B.
 - Landschaftsschutzgebiet Schwingetal,
 - Landschaftsschutzgebiet Rüstjer-Forst,
 - Landschaftsschutzgebiet Auetal,
 - Moore zwischen Horneburg und A 7und Wohngebiete wie
 - Rübke,
 - Dammhausen,
 - Neuenkirchen,
 - Buxtehude,
 - Bliedersdorf,
 - Postmoor,
 - Nottensdorf,
 - Horneburg-Süd,
 - Issendorf

belästigt, beeinträchtigt, beschädigt und zerstört werden, wobei selbst gegen bestehende Gesetze, auch wenn sie noch so wenig die Interessen von Natur und Kultur berücksichtigen, wie z. B. das Bundes-Immissionsschutzgesetz, verstoßen wird, daß weiter auch Land- und Forstwirtschaft in gravierender Weise durch Flächenverluste, Verlagerungen, Zerschneidungen, Abfahrten, Bodenaushub und Bodenverlagerung, nicht bewirtschaftbare Restflächen, Hofabtrennungen, Veränderungen der Bewirtschaftungsstrukturen, vorwiegend zu Lasten der kleineren Betriebe, Ertragsminderungen, Vergiftung der trassennahen Bereiche, Waldsterben, Windbruch, Verkarstung, Erosion, Veränderung des Kleinklimas, Grundwasserabsenkung und eine allgemeine schleichende Schadstoffanreicherung beeinträchtigt werden?

14. Warum berücksichtigt die Bundesregierung nicht die vielfältigen Vorschläge örtlicher Initiativen zur Vermeidung der skandalösen weiteren Betonierung und Asphaltierung unserer Umwelt, insbesondere die Vorschläge der „Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe e. V.“, die ein umfassendes Alternativkonzept seit Jahren zur Diskussion anbietet, das

- eine Entlastung der B 73 durch eine S-Bahn,
- eine Entlastung der B 73 vom Schwerlastverkehr,
- eine Entlastung der Ortschaften durch Umgehungen und Absenkungen der B 73,
- eine Entlastung der Bewohner durch Lärmschutzmaßnahmen an der B 73

und eine Einsparung von vielen Millionen Deutsche Mark bedeuten würde?

Bonn, den 14. März 1985

Sauermilch

Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion

