

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/3048 —**

Autobahn A 26

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 20/40.25.77.0026/12
Vm 85 II – hat mit Schreiben vom 19. April 1985 namens der
Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

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?

Die niedersächsische Straßenbauverwaltung hat im Zusammenwirken mit der Bundesregierung aufgrund der im Planfeststellungsverfahren für Teilabschnitte der A 26 aufgeworfenen Fragen ein Gutachten in Auftrag gegeben. Darin werden schwerpunktmäßig neben den verkehrswirtschaftlichen Belangen insbesondere die Wirkungen einer solchen Verbindung auf die Umwelt detailliert untersucht.

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?

Die stark belastete, durch die zahlreichen Ortsdurchfahrten unzulängliche B 73 gab und gibt Veranlassung für die Planung der A 26. Ferner wird mit der Planung eine strukturpolitische Zielsetzung verfolgt.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Experten, daß der einstmais 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?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht.

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?

Weder die gesamtwirtschaftliche noch die regionalpolitische Bewertung der A 26 im Rahmen der z. Z. laufenden Bedarfsplanüberprüfung rechtfertigen die Negativaussagen, die in der Frage enthalten sind.

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?

Das in Auftrag gegebene Gutachten (s. Antwort zu Frage 1) soll die Zielvorstellungen des BMV vom 27. April 1979 insbesondere bezüglich Natur- und Landschaftsschutz berücksichtigen.

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?

Die A 26 ist in das Bundesfernstraßennetz eingebunden und dazu bestimmt, dem weiträumigen Verkehr zu dienen. Zweck und Aufgabe dieser Verbindung erfüllen somit die Bedingungen des § 1 Bundesfernstraßengesetz.

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?

Die in der Frage liegenden Behauptungen sind falsch und werden zurückgewiesen.

8. Warum unterdrückt und negiert die Bundesregierung die Bedenken von seiten des Landesverwaltungsamtes Hannover gegen diese Planung?

Dem Bundesminister für Verkehr sind Bedenken des Landesverwaltungsamtes Hannover gegen diese Planung nicht bekannt.

9. Warum lehnt sie mit bürokratischen Scheinbegründungen die Stellungnahme des Deutschen Rates für Landschaftspflege gegen diese Planung ab?

Die Bundesregierung weist diese Behauptung zurück.

10. Warum behindert die Bundesregierung die Sanierung bzw. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch diese Planung?

Die Bundesregierung weist die Behauptungen zurück, den Ausbau des ÖPNV in irgend einer Weise zu behindern.

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?

Im Rahmen des bereits mehrfach erwähnten Gutachtens wird von unabhängigen Experten eine ökologische Bestandsaufnahme erarbeitet, die entsprechend abgesicherte Randbedingungen für die weitere Planung liefert.

12. Ist der Bundesregierung bekannt, daß „Ersatzmaßnahmen“ für die Umweltzerstörung dieses Projekts nicht möglich sind, weil z. B. Moore, Feuchtwiesen, Bruchwälder und ein Auental nicht einfach „herstellbar“ sind, sondern Jahrtausende für ihre Entwicklung benötigen, und welche Konsequenz zieht sie daraus?

Über Art und Umfang der mit diesem Projekt verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wird das vorgenannte Gutachten Aufschluß geben. Dabei geht die Bundesregierung davon aus, daß grundsätzlich Möglichkeiten bestehen, geeignete Flächen als entsprechend ökologisch wirksame Bereiche umzugestalten. Im einzelnen ist die Frage der aufgrund von Eingriffen erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitpläne festzulegen und im Planfeststellungsbeschuß festzustellen.

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 7

und Wohngebiete wie

- Rübke,
- Dammhausen,
- Neuenkirchen,
- Buxtehude,
- Bliedersdorf,
- Postmoor,
- Nottendorf,
- 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?

Die Antwort zu Frage 12 schließt die zu Frage 13 mit ein.

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?

Die Bundesregierung weist die unsachlichen Behauptungen zurück. Im übrigen werden die von der Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe e. V. entwickelten Vorschläge zu dieser Planung in die Überlegungen im Rahmen des v. g. Gutachtens einbezogen.