

## Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Marliese Dobberthien, Wolfgang Behrendt, Freimut Duve, Annette Faße, Elke Ferner, Reinhold Hiller (Lübeck), Ingrid Holzhüter, Lothar Ibrügger, Ilse Janz, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Hans-Ulrich Klose, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Heide Mattischeck, Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Angelika Mertens, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus, Manfred Opel, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Ernst Schwanhold, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Jörg-Otto Spiller, Dr. Bodo Teichmann, Franz Thönnnes, Hans Georg Wagner, Berthold Wittich, Dr. Wolfgang Wodarg, Peter Zumkley**

## Überdachte Straßen

Vielbefahrene Bundesfernstraßen und -autobahnen, die mitten durch Wohngebiete und Städte führen, stellen für die Anwohner eine große Belastung dar. Lärm und Emissionen, Teilungen von ursprünglich zusammenhängenden Wohngebieten schmälern den Wohnwert und die Lebensqualität beträchtlich.

Lärmschutzmaßnahmen, die dem gesetzlich garantierten Mindeststandard entsprechen, tragen dem Bedürfnis der Anwohner nach Ruhe oft nicht im ausreichenden Maße Rechnung. Auch ein umfassender Schutz vor Immissionen und die Verhinderung der Durchschneidung von Stadtteilen und Flächen wird durch die gesetzlichen Bestimmungen nicht garantiert.

Einige Streckenabschnitte von Bundesfernstraßen und -autobahnen wurden daher überdeckelt. So plant die Bundesregierung aus Gründen des Landschafts- und Umweltschutzes die Wegtunnellung der Transitautobahn im Raum Görlitz/Neiße. Demgegenüber darf der vorbeugende Gesundheitsschutz nicht geringer bewertet werden. Daher sollte diese Bauweise in dichtbesiedelten Ballungsräumen häufiger zur Anwendung kommen. Überdeckelungen sind zwar kostenintensiver als traditionelle Lärmschutzmaßnahmen, dafür aber wesentlich effektvoller.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Streckenabschnitte (länger als 1 km) von Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen sind überdeckelt?

2. Welche Gründe führten zu der Überdeckung dieser Streckenabschnitte?
3. Welche Kosten sind entstanden?
4. Gibt es Fälle, in denen sich Bundesländer oder Kommunen an den Kosten beteiligt haben?  
Wenn ja, in welchem Umfang?
5. Gibt es bei überdeckelten Streckenabschnitten höhere Betriebskosten als bei nichtüberdeckelten Straßen?  
Wie setzen sich diese Mehrkosten zusammen?  
Wer kommt für sie auf?
6. Ist der Bund stets Eigentümer der überdeckelten Flächen und der aufgefüllten Böschungen?  
Gibt es Beispiele für den Verkauf, die Vermietung oder Verpachtung dieser Flächen?
7. Befinden sich Überdeckelungsprojekte momentan im Planungsstadium?  
Wenn ja, welche?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß eine Bürgerinitiative existiert, die eine Überdeckung der BAB 7 im Bereich HH-Bahrenfeld/Othmarschen fordert?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit einer Überdeckung der BAB 7 in diesem Streckenabschnitt?
10. Ist die Bundesregierung bereit, eine Überdeckung der BAB 7 im oben genannten Bereich finanziell zu fördern?  
Wenn ja, in welcher Höhe?
11. Welche Lärmschutzmaßnahmen muß der Bund gemäß gesetzlicher Vorschriften im Zuge des Baus der vierten Elbtunnelröhre in diesem BAB-Abschnitt finanzieren?  
Wird die Bundesregierung weitere Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich finanzieren?
12. Wie steht die Bundesregierung dazu, daß es erhebliche Unterschiede bei der Berechnung der Lärmwerte im Bereich Bahrenfeld und Othmarschen gibt (vergleiche Schallimmissionsplan der Baubehörde zum Planfeststellungsverfahren Lärmschutz mit dem Schallimmissionsplan Straßenverkehr Tag im Hamburger Umweltatlas 1994, Karte 43), und welche Schlußfolgerungen zieht sie daraus für die Beurteilung hinsichtlich der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen?
13. a) Wie steht die Bundesregierung dazu, daß im Planfeststellungsverfahren zum Bau der vierten Elbtunnelröhre die aktiven Lärmschutzmaßnahmen mit einbezogen wurden, die Planungen zum passiven Lärmschutz aber angesichts der Tatsache, daß die Werte aus der 16. BImSchV beim damaligen Planfeststellungsverfahren noch nicht berücksichtigt werden konnten, abgetrennt wurden?

- b) Wie steht die Bundesregierung zu Befürchtungen, daß sich durch dieses Vorgehen die Gesamtkosten für Lärmschutzmaßnahmen erheblich verteuern könnten, da nach wie vor keine Klarheit darüber besteht, wie viele Mittel für passive Lärmschutzmaßnahmen aufgewendet werden müssen?
- c) Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund eine erneute Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz für sinnvoll?

Bonn, den 2. Mai 1995

**Dr. Marliese Dobberthien**  
**Wolfgang Behrendt**  
**Freimut Duve**  
**Annette Faße**  
**Elke Ferner**  
**Reinhold Hiller (Lübeck)**  
**Ingrid Holzhüter**  
**Lothar Ibrügger**  
**Ilse Janz**  
**Susanne Kastner**  
**Siegrun Klemmer**  
**Hans-Ulrich Klose**  
**Horst Kubatschka**  
**Konrad Kunick**  
**Klaus Lennartz**  
**Heide Mattischeck**  
**Christoph Matschie**  
**Ulrike Mehl**  
**Angelika Mertens**

**Michael Müller (Düsseldorf)**  
**Jutta Müller (Völklingen)**  
**Dr. Rolf Niese**  
**Günter Oesinghaus**  
**Manfred Opel**  
**Karin Rehbock-Zureich**  
**Siegfried Scheffler**  
**Dietmar Schütz (Oldenburg)**  
**Dr. Angelica Schwall-Düren**  
**Ernst Schwanhold**  
**Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast**  
**Jörg-Otto Spiller**  
**Dr. Bodo Teichmann**  
**Franz Thönnies**  
**Hans Georg Wagner**  
**Berthold Wittich**  
**Dr. Wolfgang Wodarg**  
**Peter Zumkley**

