

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Harald Ebner, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Geplanter Bau der Autobahn 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg**

Für den geplanten Bau der Autobahn 39 (A 39) zwischen Wolfsburg und Lüneburg wurde am 25. August 2007 das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Es sieht vor, die A 39 im Lüneburger Stadtgebiet auf der Bundesstraße 4 (B 4), der sog. Ostumgehung, laufen zu lassen und die Trassenführung im weiteren Verlauf mit dem Verlauf des Elbeseitenkanals zu koppeln. Im Oktober 2008 erfolgte die Linienbestimmung, das Planfeststellungsverfahren ist am 14. Mai 2012 eingeleitet worden. Aufgrund von Unklarheiten in der Planung ist die Verwirklichung und vor allem die Finanzierbarkeit dieses Projekts fragwürdig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum wird kein Bürgerdialogverfahren durchgeführt, so, wie es vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, für solche Projekte unlängst vorgesehen worden ist?
2. Warum werden keine ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen zum Beispiel in Lüneburg geplant?
3. Was sind die Gründe dafür, dass der geplante Tunnel im Bereich Lüne-Moorfeld lediglich eine Länge von 399 Metern haben soll, und damit nicht lang genug ist, um die Bewohner ausreichend vor Lärm zu schützen, da die Tunnelaus- bzw. -einfahrten unmittelbar an die weitere Bebauung angrenzen?
4. Inwiefern trifft es zu, dass die Tunnellänge mit 399 Metern geplant wird, um Kosten für eine Filteranlage, die vor Feinstaub schützen soll, einzusparen?
5. Gibt es eine vorgeschriebene Tunnellänge, ab der Filteranlagen verpflichtend sind, und falls ja, ab welcher Länge?
6. Welche Kostenunterschiede bestehen für einen vergleichbaren Tunnel wie im Bereich Lüne-Moorfeld?
7. In welcher Form werden ergänzend zu den Planungen der A 39 Prüfungen und Messungen hinsichtlich der Lärmbelastung berücksichtigt, die in entsprechenden vergleichbaren Autobahnabschnitten durchgeführt worden sind?
8. Inwiefern müssen Lärmemissionsmessungen nach Baurealisierung durchgeführt werden, und werden dann ggf. Lärmschutzmaßnahmen nachträglich durchgeführt, falls der Lärmpegel zu hoch ist?

9. Welche Kosten müssen ggf. für eine solche Nachrüstung angenommen werden, und aus welchen Haushaltsmitteln müssten sie finanziert werden?
10. Inwiefern werden Kosten für solche etwaigen Nachrüstungen bei der Planung berücksichtigt?
11. Auf welchen Grundlagen wurden die Lärmschutzmaßnahmen an der A 39 geplant, und inwiefern ist es zutreffend, dass diese Werte inzwischen überholt sind, da Faktoren wie eine nasse Straße, Windrichtung und Windstärke nicht berücksichtigt worden sind?
12. Was sind die Gründe, dass ein großer Autobahnbogen mit Parkplatz und damit immens höheren Kosten gegenüber einer leicht schrägeren Brücke als „Optimierung der Kanalquerung“ angenommen wird?
13. Was sind die Gründe für die neue Linienführung mit einer Park- und WC-Anlage (PWC-Anlage) im Bereich Barendorf, obwohl vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine andere Linienführung vorgesehen wurde?
14. Inwiefern werden bei der Planung von PWC-Anlagen Eingriffe in die Natur berücksichtigt, und wieso wird in Kauf genommen, große Acker- und Waldflächen zu versiegeln, statt die PWC-Anlage an die Randfläche eines Gewerbegebietes (Lüneburg, Bilmer Berg) zu verlegen?
15. Inwiefern ist es zutreffend, dass Trassenführungen unabhängig von der Planung von PWC-Anlagen festgelegt werden, und was sind ggf. die Gründe dafür, dass Trassenführung und PWC-Anlagen bzw. Rasthöfe unabhängig voneinander geplant werden?
16. Inwiefern werden Anwohner bei der Planung von PWC-Anlagen einbezogen?
17. Aus welchen Gründen werden etwa 1 000 Parkplätze pro 100 Kilometer geplant, und inwiefern ist es zutreffend, dass Parkplatzmangel vorwiegend entlang der A7 besteht und an der geplanten A 39 ca. 300 Parkplätze pro 100 Kilometer ausreichend wären?
18. Was sind die Gründe dafür, dass die Überarbeitung des Rastanlagenkonzeptes im Bereich Hohnstorf nicht veröffentlicht wird?
19. Auf welchen Daten beruht das 2005 erwartete Verkehrsaufkommen von 25 000 Autos pro Tag, und wo wird im Bereich der zukünftigen A 39 dieses Verkehrsaufkommen heute erreicht?
20. Inwiefern wurde bei der Planung der A 39 überprüft, ob auf Strecken wie in den Stadtbereichen Lüneburg und Gifhorn auch eine Bundesstraße Verkehrsmengen von 25 000 Autos pro Tag aufnehmen könnte?
21. Inwiefern wurden bei den Planungen die Studien „Shell PKW-Szenarien bis 2030. Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität“ sowie „Über die regionalen Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen, Sachsen, alte Bundesrepublik, Italien und in der Schweiz“ (Gather 2003) berücksichtigt?
22. Inwiefern wurden bei der Planung der A 39 andere Verkehrsträger berücksichtigt, und wurden die Zuwachsraten des Hamburger Hafens sowie dessen Nutzung des Elbeseitenkanals in die Planungsüberlegungen einbezogen?
23. Inwiefern könnte durch eine Ertüchtigung des Schiffshebewerks Scharnebeck mehr Verkehr auf Binnenschiffe verlagert werden, und damit die A 39 überflüssig machen?

24. Welche Berechnungen bzw. welche Methodik sind dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die A 39 zugrunde gelegt, und inwiefern sind in diese Berechnungen die aktuelle wirtschaftliche Situation und die Benzinpreisentwicklung eingeflossen?
25. Welche Baukosten wurden der Berechnung des NKV zugrunde gelegt, und wie würde sich das NKV mit den aktuell angenommenen Baukosten in Höhe von 1,1 Mrd. Euro darstellen?

Berlin, den 2. Juli 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

