

Antrag

Fraktion der Grünen

Hannover, den 20. 7. 1989

Betr.: Abbruch der Planung der A 26 von Stade nach Hamburg

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

1. Der Bau einer Autobahn A 26 von Stade nach Hamburg wird nicht weiter verfolgt. Das Planfeststellungsverfahren zum Bau der A 26 wird nicht eröffnet bzw. abgebrochen.
2. Stattdessen wird eine Gesamtverkehrsstudie für den Unterelberaum in Auftrag gegeben, die einen verstärkten Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und andere umwelt- und sozialverträgliche verkehrliche Entlastungsmöglichkeiten untersucht. Dabei sind folgende Ziele in die planerischen Bemühungen einzubeziehen und zu berücksichtigen:
 - a) Ein möglichst großer Teil des Güterverkehrs soll auf die Schiene verlagert werden. Der Container-Verkehr ist durch Anschluß Stades an das Inter-Cargo-System und geeignete Straßenverkehrslenkungsmaßnahmen drastisch zu vermindern, um insbesondere die B 73 nachhaltig zu entlasten. Gefährliche Güter sollen in Zukunft ausnahmslos auf dem Schienenwege transportiert werden.
 - b) Eine stärkere Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln soll durch Verkürzung der Takte und Verbilligung der Tarife erreicht werden. Dabei sollen sogenannte Zweistromzüge eingesetzt werden, um die Anbindung an das S-Bahn-Netz in Hamburg zu erreichen und die Attraktivität zu steigern. Die Schaffung eines kreisweiten Gemeinschaftsverkehrs- und Einheitstarifs ist anzustreben. Dabei sollte eine Verschmelzung mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) möglich sein. Mittelfristig ist unter der Trägerschaft der Kommunen und des Landes die Gründung einer Regionalbahn anzustreben, in der die in Verbindung stehenden Nebenstrecken des Elbe-Weser-Raumes zusammengefaßt betrieben werden können und auf eine ausreichende ökonomische Grundlage gestellt werden.
 - c) Im Rahmen eines Gesamtkonzepts zum Ausbau des ÖPNV sind Maßnahmen vorzusehen, die eine sichere und verbesserte Anbindung der Fahrrad- und Fußwege einschließt (Bike and Ride, Walk and Ride) und die Parkraumbewirtschaftung an den Bahnhöfen optimiert, um auch so den Umstieg auf die Schiene zu erleichtern. Zur zusätzlichen Entlastung der Straßen soll ein Modellprojekt „Fahrgemeinschaftsbörsen“ entwickelt und gefördert werden.
 - d) Der Kfz-Verkehr ist durch flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Städten und Gemeinden und durch den teilweisen Rückbau von Ortsdurchfahrten auf ein umwelt- und sozialverträgliches Maß zu reduzieren. Geprüft werden soll auch, ob z. B. durch Absenkung der B 73, der Schaffung kreuzungsfreier Querverbindun-

gen und dem Bau von Nordumgehungen für Neukloster und Ovelgönne — unter Berücksichtigung der Entlastungswirkungen durch den verbesserten ÖPNV und der Verlagerung des Schwerlastverkehrs — die verbleibenden Verkehrsprobleme gelöst werden können und welche Umweltprobleme dabei entstehen.

Begründung

1. Die gegenwärtige Planung der Autobahn A 26 widerspricht dem Sinn des § 1 des Bundesfernstraßengesetzes, da die gegenwärtige Trassenplanung kein „zusammenhängendes Verkehrsnetz“ garantiert, weil alle bisherigen Beschlüsse der Freien und Hansestadt Hamburg einem Anschluß an das Autobahnnetz zuwiderlaufen. Ein Anschluß an die A 7 (Hamburg — Hannover) ist bei dem jetzigen Entscheidungsstand nicht gewährleistet und in naher Zukunft wohl auch nicht zu erwarten, da der Hamburger Senat noch einmal im Juni 1989 offiziell festgestellt hat, daß es „keinen Anlaß gebe, mit Niedersachsen in neue Verhandlungen zu treten“. Eine ersatzweise Anbindung der A 26 an eine Bundesstraße ist rechtlich nur dann nicht ausgeschlossen, wenn dadurch ein zusammenhängendes Verkehrsnetz entsteht. Nach einschlägigen Kommentaren zum Bundesfernstraßengesetz gehören in geschlossenen Ortschaften die zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendigen Straßen. Bei der Anbindung der A 26 an die B 73 in Neu Wulmstorf wäre das tägliche Verkehrschaos vorprogrammiert, weil eine Aufnahme des dann gestiegenen Verkehrsaufkommens nicht möglich wäre. Die gegenwärtige Planung ist also kein sachgerechter Versuch zur Lösung der Verkehrsprobleme, sondern ein Nötungsversuch der Freien und Hansestadt Hamburg durch Schaffung unerträglicher Sachzwänge.
2. Die vergleichende sogenannte Umweltverträglichkeitsstudie zu den Trassenvarianten der A 26 (Endbericht der Planungsgruppe Ökologie und Umwelt Hannover vom Dezember 1987) belegt, daß bei der in der jetzigen Planung befindlichen Trassenführung mit „schwerwiegenden, unvermeidbaren baubedingten Risiken für das Boden-, Wasserdargebots- und Biotoppotential“ zu rechnen ist und außerdem „hohe Anlagen- und betriebsbedingte Risiken, insbesondere im Streckenabschnitt Buxtehude — Landesgrenze“ entstehen. Schon die 1986 veröffentlichte Studie des Umweltbundesamtes zur ökologischen Folgebewertung der geplanten A 26 kam zum Ergebnis, daß „die A 26 . . . massive ökologische Qualitätsverluste zur Folge hat, die nicht ausgleichbar sind“. Das vom UBA geforderte Gesamtkonzept der verkehrlichen Entwicklung des Unterelberaumes wurde bis heute nicht in Auftrag gegeben. Auch die „Dornier-Studie“ hat einen A 26-Verzicht empfohlen und darüber hinaus einen großräumigen Ressourcenschutz für Flächen der Grundwassergewinnung und eine Ausweitung der bestehenden 0,4 % Naturschutzgebiete auf 9 % der schutzwürdigen Kreisfläche gefordert.
3. Die zur Vorbereitung des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegte sogenannte Umweltverträglichkeitsstudie entspricht nicht in vollem Umfang den Anforderungen, die die EG-Richtlinie vom 27. 6. 1985 (85/337) an Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) anlegt. Da diese Richtlinie bis zum 3. 7. 1988 nicht in nationales Recht umgesetzt wurde, gelten die Bestimmungen nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes derzeit unmittelbar. Die Landesregierung ist verpflichtet, eine den UVP-Richtlinien entsprechende Prüfung durchzuführen, da der Bau von Autobahnen als „zwingend prüfpflichtiges Projekt“ eingestuft wurde. Eine UVP in diesem Sinne steht noch aus, da sich die bisherigen Prüfungen nur auf ein schmales Band um die Trassenvarianten bezogen haben, wichtige Planungsalternativen in ihren Umwelt- und Verkehrswirkungen von der Behörde ausgeklammert worden sind und die Wechselwirkungen nur unzureichend beschrieben wurden.
4. Verlierer werden bei der Autobahnplanung aus wirtschaftlicher Sicht auch die Obstbauern sein. Kleinklimatische Veränderungen werden voraussichtlich die Standortgunst so mindern, daß der Obstbau insgesamt beeinträchtigt wird bzw. teilweise

aufgegeben werden muß. Zum Druck über den Europäischen Binnenmarkt kommen dann also noch die Produktionsbeeinträchtigungen durch die Autobahn hinzu.

5. Die A 26 ist insbesondere wegen ihrem hohen Landschaftsverbrauch, den erhöhten Schadstoffemissionen, der verminderten Verkehrssicherheit und dem hohen Energieverbrauch abzulehnen. Eine Autobahntrasse benötigt mehr als Doppelte einer kapazitätsgleichen Schienenstrecke. Im Straßenverkehr werden $3 \frac{1}{2}$ mal so viel Energie verbraucht je Verkehrsleistungseinheit wie beim Schienenverkehr. Während auf der Straße mit 0,804 Verunglückten pro Mio. Personenkilometer zu rechnen ist, beträgt dieser Wert auf der Schiene nur 0,033. Aus diesen Gründen muß dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr der Vorrang gegenüber der Straße eingeräumt werden. Dies muß sich auch in den Planungen ausdrücken.
6. Die „Studiengesellschaft-Nahverkehr mbH (SNV)“ hat schon im Dezember 1984 vorgeschlagen, die miteinander in Verbindung stehenden Nebenstrecken des Elbe-Weser-Raumes zu einer Regionalbahn zusammenzufassen. Neben dem Land Niedersachsen als wesentlichem Anteilseigner der heute vorhandenen Nebenbahnen und der Deutschen Bundesbahn als Betreiberin einzelner Strecken im Elbe-Weser-Raum sollten insbesondere die betroffenen Landkreise sich an der Regionalbahn beteiligen. Um die Strecken Bremerhaven — Bremervörde — Harsefeld — Buxtehude und Stade — Bremervörde — Osterholz zu modernisieren müßten anteilig 27 Mio. DM aufgebracht werden.
7. Das verkehrliche Hauptproblem neben dem werktäglichen Pendler-Verkehr ist der Schwerlast- und Werkverkehr. Im Zusammenhang mit dem Wunsch der Reduzierung des Güterverkehrs im Landkreis Stade und der damit zusammenhängenden Emissions- und Lärmbelastung müßten auch die rechtlichen Möglichkeiten von allgemeinen Beförderungsverboten auf der Straße — natürlich nur da, wo Schienenverkehr möglich ist — untersucht werden. Als Mindestforderung muß ein generelles Verbot von Gefahrguttransporten auf der Straße durchgesetzt werden. Zu überprüfen ist auch, wie durch attraktive Tarifangebote der Bahn der Güterverkehr — insbesondere der Containertransfer — auf der Straße verringert werden kann. Es müßte auch die Alternative „Roll on-/Roll off-Verkehr“ mit Huckepack-Technik (Wechselcontainer) auf ihre Anwendung und Förderung im Landkreis Stade untersucht werden.
8. Die Autobahn A 26 kann nur gegen den Widerstand eines großen Teils der betroffenen Bevölkerung im Landkreis Stade durchgesetzt werden. Es gibt sicher auch zahlreiche Bürger und Bürgerinnen, die sich deshalb für die A 26 einsetzen, weil sie sich als B 73-Anlieger davon Entlastungen versprechen. Da der Verkehr durch eine Autobahn aber erfahrungsgemäß dann insgesamt zunimmt, steigt auch die Gesamtbelastung unerträglich an. Das Land und der Bund sind gut beraten, sich um die Realisierung eines Verkehrskonzeptes zu kümmern, daß nicht nach dem St.-Florians-Prinzip funktioniert, sondern die Interessen der Gesamtregion im Auge hat. Die Gemeinderäte in Guderhandviertel und Neuenkirchen haben sich beispielsweise mit großer Mehrheit gegen die A 26 ausgesprochen. Etwas verallgemeinert kann gesagt werden, daß sich entlang der A 26-Trasse die Gegner und Gegnerinnen und entlang der B 73-Strecke die Befürworter und Befürworterinnen formieren. Der Bau der Autobahn wird also erheblichen Unfrieden im Landkreis säen. Der vorliegende Antrag weist deshalb einen Weg, der zu einer erheblichen verkehrlichen Entlastung für alle Landkreisbewohner und Bewohnerinnen beitragen könnte und gleichzeitig die Umwelt- und Lebensbedingungen verbessert.

Trittin

Fraktionsvorsitzender