

Keine A39!

Wir Grünen stellen uns klar gegen den Autobahnneubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der Neubau widerspricht den bundesdeutschen Klimaschutzziele, zerstört Naturräume sowie wertvolle landwirtschaftliche Fläche und steht für eine falsche Prioritätensetzung bei der Ausgestaltung eines zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktursystems.

Obwohl Deutschland eines der dichtesten Straßennetze der Welt hat, enthält der aktuell gültige Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2016 noch hunderte neue Straßenbauprojekte, die unsere Landschaft zerschneiden und den Klimaschutz gefährden. Wir wollen die Verkehrsinfrastrukturplanung systematisch an den Erfordernissen der Mobilitätswende ausrichten und die bis 2030 vorgesehenen Aus- und Neubauten von Autobahnen und Bundesfernstraßen deutlich reduzieren.

Mit der A39 liegt eines der klima- und naturschutzfeindlichsten Projekte in Niedersachsen. Der in Planung befindliche Neubau der A39 von Wolfsburg nach Lüneburg durchschneidet einen der größten zusammenhängenden Naturräume in Deutschland und mehrere Natura-2000- und Naturschutzgebiete.

Die geplante A39 liegt dann als dritte Nord-Süd-Verbindung zwischen der im Bau befindlichen A14 und der A7. Der Ausbau der Bundesstraße 4 ist eine sinnvollere, natur- und klimafreundlichere Alternative.

Sanierung vor Neubau – Mittel gezielt einsetzen

Deutschland hat einen massiven Sanierungsstau bei seinen Verkehrswegen. Eine Vielzahl von Brücken sind marode, einige stehen kurz vor der Sperrung. Allein in Niedersachsen sind 433 Brücken bzw. Teilbauwerke an Bundesfernstraßen baufällig. 226 Teilbauwerke an Autobahnbrücken müssen bis 2035 ersetzt werden. Es muss deswegen – nicht allein in der Finanzierung, sondern auch in der Planung von Personalkapazitäten – eine deutliche Priorisierung von Sanierung vor Neubau geben.

Die Kostenschätzungen vieler Autobahnneubauten sind völlig veraltet. Wurde 2004 noch mit Kosten von 437 Mio. Euro für die A39 kalkuliert, erwartete der Bund im vergangenen Jahr Aufwendungen von bis zu 2 Mrd. Euro.

Drastisch gestiegene Baukosten und realistische CO₂-Folgekosten müssen vor dem Beginn neuer Bauprojekte in aktualisierte Kosten-Nutzen-Berechnungen einbezogen werden. Das gilt auch für die A39. Es dürfen keine Fakten geschaffen werden, bevor nicht die aktuellen Kosten dem potenziellen Nutzen gegenübergestellt worden sind – in Form einer überarbeiteten Bewertungsmethodik, die Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigt.

Schiene vor Straße

Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz hat die Bundesregierung 734 Schienenprojekten im Bundesverkehrswegeplan ein überragendes öffentliches Interesse eingeräumt und damit eine Priorisierung vorgenommen. Bei den Autobahnen wurde dieser Vorrang ganz bewusst auf Spurerweiterungen an Engpässen beschränkt.

Die A39 gehört nicht dazu, denn es handelt sich um einen Neubau. Teure Neubau-Projekte würden Mittel binden, die in der Folge für Sanierungen und die gezielte Beseitigung von Engpässen fehlen.

Die Koalition im Bund hat sich ehrgeizige Ziele für den Schienenausbau gesetzt. Die Zahl der Fahrgäste soll deutlich erhöht werden. Wir haben dazu z.B. den Finanzierungskreislauf Straße beendet und werden nun einen wesentlichen Anteil der Einnahmen aus der LKW-Maut für den Schienenausbau verwenden. Es wird erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert.

Noch aber reichen die Mittel nicht aus, um wie vereinbart, bis 2030 die Verkehrsleistung in Personenschienenfernverkehr zu verdoppeln und den Schienengüterverkehrsanteil auf 25 % zu erhöhen. Eine parallele Finanzierung von überpreuerten Autobahnprojekten lehnen wir ab.

Grüne mit Bürgerinitiativen und Umweltverbänden gegen die A39

Wir Grünen aus Bundestag, Landtag Niedersachsen sowie in den Kreisen, Städten und Dörfern entlang der geplanten Trasse der A39 sind an der Seite der Naturschutzverbände sowie der zahlreichen Bürgerinitiativen, die sich seit über 20 Jahren erfolgreich gegen den Bau der A39 wehren.

Unterzeichnende:

Lüneburg

Julia Verlinden, Mitglied des Bundestags und des Stadtrats Lüneburg

Detlev Schulz-Hendel, Mitglied des Landtags, Fraktionsvorsitzender im Landtag, Mitglied der Fraktion im Kreistag Lüneburg

Pascal Mennen, Mitglied des Landtags und des Stadtrats Lüneburg

Kreisverband Lüneburg

Fraktion im Stadtrat Lüneburg

Ortsverband Lüneburg

Ortsverband Ilmenau

Andrea Glass, Sprecherin Ortsverband Amelinghausen und stellvertretende Bürgermeisterin Gemeinde Betzendorf

Uelzen

Pascal Leddin, Mitglied des Landtags und des Stadtrat Uelzen

Fraktion im Kreistag Uelzen

Fraktion im Stadtrat Uelzen

Fraktion im Stadtrat Bad Bevensen

Mathias Böhnke, Mitglied im Samtgemeinderat Bevensen-Ebstorf, Ratsherr Gemeinde Jelmstorf

Markus Jordan, Mitglied des Kreistags Uelzen, des Samtgemeinderats Aue und des Gemeinderat Wrestedt

Katja Schaefer-Andrae, Fraktionsvorsitzende im Kreistag Uelzen und im Stadtrat Bad Bevensen sowie Mitglied im Samtgemeinderat Bevensen-Ebstorf

Heiner Scholing, Co-Sprecher des Kreisverbands Uelzen

Gifhorn

Christian Schroeder, Mitglied des Landtags

Kreisverband Gifhorn

Ortsverband Isenhagener Land (Samtgemeinde Hankensbüttel und Wesendorf, Stadt Wittingen)

Uta und Constantin Haußmann, Ortsrat Wilsche

Sonja Pauleweit, Samtgemeinderat Isenbüttel

Irmgard Pfeffer, Bürgermeisterin der Gemeinde Sprakensehl, OV Isenhagener Land

Anke Reinemann, Mitglied des Kreistages Gifhorn, Ortsverband Papenteich

Norbert Schulze, Mitglied im Samtgemeinderat Boldecker Land und Gemeinderat Bokendorf

Nicole Wockenfuß, Fraktionsvorsitzende im Stadtrat Gifhorn und stellvertr.
Fraktionsvorsitzende im Kreistag Gifhorn

Wolfsburg

Frank Bsirske, Mitglied des Bundestags

Fraktion im Stadtrat Wolfsburg