

Volker Constien  
Theodor-Storm-Straße 28  
21337 Lüneburg

An die  
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 33 (Planfeststellung)  
Auf der Hude 2

21339 Lüneburg

Lüneburg, den 26.Juni 2012

**Betr.: Bau der BAB A 39 – Planfeststellungsverfahren,  
Abschnitt 1 – Lüneburg und generell – Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1 der Autobahn 39 Lüneburg-Wolfsburg wurde der Feststellungsentwurf im Bereich Umwelt der Stadt Lüneburg vom 14.5.2012 bis 13.6.2012 öffentlich ausgelegt. Gegen diese Planungen sowie gegen die A39 insgesamt erhebe ich Einwendungen als Betroffener, da mein Grundstück durch die Planungen einen Wertverlust erleidet, der einer teilweisen Enteignung entspricht und den ich nicht aufgrund eines übergeordneten öffentlichen Interesses hinnehmen muss.

Weite Teile des ohnehin bereits mit Lärm belasteten Wohngebietes Moorfeld, so auch mein Grundstück, werden durch die A39 noch stärker belastet.

Betroffen bin ich außerdem als gelegentlicher Nutzer der Ostumgehung, deren Nutzen als Entlastungsstraße für den innerstädtischen Verkehr insbesondere während der Baumaßnahmen erheblich verringert wird. Auch nach der Fertigstellung wird der Nutzen der Trasse für den innerstädtischen Verkehr aufgrund des erwarteten höheren Verkehrsaufkommens geringer sein als bisher.

Eine weitere Betroffenheit begründet sich in meiner täglichen Nutzung des Radweges an der Erbstorfer Landstraße, für die als Zubringerstraße ein höheres Verkehrsaufkommen erwartet wird und die daher gefährlicher wird als bisher. Morgens zwischen 7:30 und 8:00 Uhr ist die Erbstorfer Landstraße zu einer Stoßzeit des Berufsverkehrs gleichzeitig der Schulweg vieler Kinder. Auch meine siebenjährige Tochter ist zu dieser Zeit an der Erbstorfer Landstraße zur Grundschule Lüne unterwegs. Wenn die Autobahn fertig ist, wird sie nicht mehr an der Grundschule Lüne sein, sie muss aber als Stellvertreterin für die zukünftigen Grundschüler akzeptiert werden, weil deren Eltern heute keine Möglichkeit haben, diese Einwendung anzuführen (die Kinder sind eventuell noch nicht geboren bzw. geplant).

Falls meine Betroffenheit in einzelnen Einwendungen nicht gegeben erscheint und jemand, der bezüglich dieser Einwendungen offensichtlich stärker betroffen ist, diese zwar nicht in seinem Einwendungsschreiben aufführt, sich aber meinen Einwendungen anschließt, sind diese

Einwendungen zu bearbeiten. Diese Anmerkung gilt ebenfalls für jeden, der sich meinen Einwendungen anschließt.

Ich schließe mich allen im Verfahren gegen die A 39 eingereichten Einwendungen an und gestatte jedem, sich meinen Einwendungen anzuschließen.

**Ich beantrage, den Plan nicht festzustellen.**

Hilfsweise beantrage ich, Auflagen vorzusehen, die sich aus den nachfolgenden Einwendungspunkten ergeben.

Für den Fall, dass das laufende Planfeststellungsverfahren nicht eingestellt wird, beantrage ich eine Neuauslegung der Pläne, nachdem die sich aus den nachfolgenden Einwendungspunkten ergebenden Auflagen bzw. Ergänzungen in die Planung eingearbeitet wurden.

Außerdem beantrage ich, dass auf eine Erörterung nicht verzichtet wird (§ 17a Nr.5 FStrG).

Im Übrigen schließe ich mich allen übrigen im Planfeststellungsverfahren des Abschnitts 1 der A39 eingereichten Einwendungen an und gestatte jedem, sich meinen Einwendungen anzuschließen.

Bitte bestätigen Sie mir den Eingang dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen,

Volker Constien

## 1 Bedarf und Verkehrsprognose

Als Begründung für das Vorhaben „Neubau A39, Abschnitt 1“ wird der Bundesverkehrswegeplan 2003 herangezogen, in dessen vordringlichem Bedarf die A39 aufgeführt ist. Das Projekt steht aber mit 437 Mio. € im vordringlichen Bedarf, nicht mit den aktuell von der Bundesregierung geschätzten Kosten von 1,1 Mrd. €.

Es wird auch nicht erwähnt, wie es dazu kam, dass das Projekt als vordringlich eingestuft wurde. Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 war im vordringlichen Bedarf nur die Strecke Lüneburg - Uelzen enthalten, zwischen Uelzen und Gifhorn gibt es auf der B4 deutlich weniger Verkehr (2000, 2005 und 2010: unter 10000 Kfz/Tag).

Die Aktion Lebensberg hat bereits in der Einleitung ihrer Einwendung zum Raumordnungsverfahren

[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Einwand\\_A39\\_Lebensberg.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Einwand_A39_Lebensberg.pdf)

diesen Sachverhalt beschrieben (politische Vorgaben entgegen der VUNO, Lobbyismus, Mischkalkulation des Nutzen-Kosten-Verhältnisses mit der wirtschaftlicheren A14) und kommt im Abschnitt A 1 ihrer Einwendung zu der Schlussfolgerung, dass der Bedarf für das Vorhaben unzureichend begründet wurde. Diesen Ausführungen schließe ich mich an.

Die im Erläuterungsbericht genannte Begründung des Vorhabens bezieht sich auf die gesamte Strecke zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Im Abschnitt 1 ist bereits eine komplett vierspurig ausgebaute Bundesstraße vorhanden, die den anfallenden Verkehr ausreichend aufnehmen kann. Die verkehrliche Wirkung eines Ausbaus zur vierspurigen Autobahn ist gering, durch das Hinzufügen von Standstreifen wird allenfalls die Sicherheit signifikant erhöht. Als Begründung für den Abschnitt 1 reicht dies nicht aus, eine ausreichende Begründung für den Abschnitt 1 fehlt im Erläuterungsbericht. Es wird nicht begründet, warum die A39 im Bereich des Abschnitts 1 nicht durch ein 7 km langes Stück Bundesstraße unterbrochen werden darf.

Die in der Begründung erwähnten Probleme der B4 ließen sich effektiv mit einem bedarfsgerechten Ausbau der B4 lösen, eine A39 wäre dafür nicht nötig.

Zur weiteren Begründung des Vorhabens sind die Zahlen aus der „Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n“ inklusive der darin enthaltenen Verkehrsprognose für das Jahr 2025 angeführt. Bei dieser Verkehrsprognose wurden Ausgangszahlen von 2005 verwendet. Mit einem nicht näher erläuterten Zuwachsfaktorenmodell wurde vermutlich eine über die Jahre kontinuierlich ansteigende Verkehrsmenge angesetzt. Der Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung gibt keine Auskunft über die Bestimmung des Zuwachsfaktors, das Einfließen der angegebenen demographischen Faktoren in diesen Zuwachsfaktor, die Quelle und das Alter der angegebenen demographischen Faktoren und die Begrenzung der „Region Lüneburg“.

Diese Verkehrsprognose muss bereits seit 2009 als fehlgeschlagen angesehen werden, denn für den Bereich der Lüneburger Ostumgehung wurde bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den erweiterten Lärmschutz 2008 durch eine Zählung ermittelt, dass der Verkehr hier seit 2005 zurückgegangen ist. Diese Zahlen wurden durch die bundesweite Verkehrszählung 2010 bestätigt, die aufbereiteten Zahlen hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) Ende 2011 veröffentlicht, also vor dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens des ersten A39-Abschnitts. Auch in weiteren Abschnitten in der Region der geplanten A39 sind die Verkehrszahlen zwischen 2005 und 2010 zurückgegangen (Manuelle Verkehrszählungen 2005 und 2010, veröffentlicht von der BAST). Dieser Entwicklung wurde in der Verkehrsprognose nicht Rechnung getragen.

Da durch die Zählung 2008 auf der Ostumgehung deutlich wurde, dass es nicht zu dem prognostizierten Verkehrswachstum kommt, hätten die Ergebnisse der Zählung von 2010 vor der Veröffentlichung in Erfahrung gebracht werden und in die Verkehrsuntersuchung einfließen müssen.

In der Verkehrsprognose wurden folgende verkehrsmindernde Faktoren nicht berücksichtigt:

- politisch beabsichtigte umweltgerechtere Umgestaltungsmaßnahmen wie die Verlagerung von Güterverkehr auf Schienen und Wasserwege
- die jüngere Entwicklung der Kraftstoffpreise
- der bereits beschlossene sechsspurige Ausbau der A7 zwischen Hamburg und Hannover auf ganzer Länge
- die Sperrung der B 4 und die geplante Sperrung der B 216 für den LKW-Durchgangsverkehr

Allein aufgrund des regionalen Verkehrs ist kein Bedarf für die A39 begründbar.

Der überregionale Transitverkehr (auch zur Entlastung der A7) würde im Fall der Verlagerung auf andere Verkehrsträger weniger zunehmen als prognostiziert. Die Verkehrsprognose setzt voraus, dass kein Güterverkehr auf andere Verkehrsträger verlagert wird. Diesen überregionalen Transitverkehr und die damit verbundene Zusatzbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe (auch CO<sub>2</sub>-Emissionen) durch den Bau einer Autobahn in die Region zu holen, widerspricht den Zielen der Raumordnung.

Für die im Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung genannten demographischen Faktoren ist unklar, aus welcher Quelle sie stammen und wie alt sie sind.

Der in der Verkehrsuntersuchung betrachtete Planfall geht von einem Verkehrsnetz wie 2005 aus, das lediglich um die A39 und B190n erweitert wurde. Das ergibt zwangsläufig überhöhte Verkehrszahlen. Aber auch die in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Fälle „Bezugsfall“ und der „Prognosenullfall“ berücksichtigen nicht die oben genannten verkehrsmindernden Faktoren.

Realistischere Zahlen ergäbe ein Betrachtungsfall mit den oben genannten verkehrsmindernden Faktoren, der sowohl die A39 und B190n als auch die für den Bezugsfall angenommenen Netzerweiterungen beinhaltet, wodurch Teile des für die A39 prognostizierten Verkehrs verlagert werden. Ein solcher Fall fehlt in der Verkehrsuntersuchung.

Unklar ist die Festlegung, welche Netzerweiterungen für den Bezugsfall zu erwarten sind. Warum ist beispielsweise zu erwarten, dass bis 2025 die teure Elbquerung bei Drochtersen realisiert ist?

Es ist nicht ersichtlich, warum die durch die Verkehrsuntersuchungen Nordost von 1995 (VUNO 1995) und 2002 (VUNO 2002) empfohlene Variante, nämlich der bedarfsgerechte Ausbau der B4, nicht ausreichen soll, sondern zwischen den Autobahnen A7 und A14 nahe der B4 eine dritte Nord-Süd-Autobahn, also die vierte parallele Trasse, benötigt wird, wo schon aufgrund der angespannten Haushaltslage der bloße Erhalt bestehender Straßen und Brücken problematisch ist. Durch die genannten Studien konnte auch kein wirtschaftlicher Vorteil für die Region belegt werden, es käme allenfalls zu einer regionalen Verlagerung von Arbeitsplätzen.

Die im Raumordnungsverfahren betrachtete Bundesstraßen-Variante kam fast einem kompletten Neubau gleich und war daher nicht viel günstiger als die Autobahn. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag erfordert aber eine ernsthaftere Beschäftigung mit dem Ausbau der B4. Ein dreispuriger Ausbau mit Ortsumfahrungen wäre wesentlich günstiger als eine Autobahn und für die Abwicklung des anfallenden Verkehrs völlig ausreichend. Hier wäre ein Vergleich unterschiedlicher, günstigerer Null-Plus-Varianten notwendig gewesen, außerdem enthielt der Vergleich der B4-Variante Fehler (siehe Einwendungen im Raumordnungsverfahren, z.B. Aktion Lebensberg, Abschnitt A 2; Landesverband der Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU), Abschnitt 3.3; Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Seite 3 und 4, sowie 14 bis 16). Insofern kann der naturschutzfachliche Planungsauftrag nicht als abgearbeitet betrachtet werden.

Der Bedarf für die A39 gilt bis zur kompletten Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrags als fiktional (Bundesdrucksache 15/1657 Gesetzentwurf-Begründung, Teil B Ziffer 3, Seite 21). Die Suspendierung des Bedarfs kann nur auf Grundlage eines Umweltberichts vom Bundesumweltminister und vom Bundestag aufgehoben werden. Insofern ist zweifelhaft, ob überhaupt ein über das Raumordnungsverfahren hinausgehender gesetzlicher Planungsauftrag bestand.

In den Abbildungen am Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung gibt es Inkonsistenzen bei den Belastungsdifferenzen. Vermutlich handelt es sich um Rundungsfehler, daher ist eine Anmerkung zu ergänzen, wie gerundet wurde:

- Abb. 7: Kfz-Anzahl im Bereich Moorfeld
- Abb. 7: LKW-Anzahl zwischen B216 und Kaltenmoor
- Abb. 9: LKW-Anzahl Hamburger Str. in Lüneburg
- Abb. 9: Kfz-Anzahl B4, AS Deutsch Evern
- Abb. 9: LKW-Anzahl Melbeck
- Abb. 9: KFZ-Anzahl südlich von Melbeck
- Abb. 16: Kfz-Anzahl zwischen Lüneburg-Nord und Adendorf
- Abb. 16: LKW- und Kfz-Anzahl zwischen Adendorf und Erbstorfer Landstraße
- Abb. 16: Kfz-Anzahl südlich Kaltenmoor
- Abb. 25: LKW- und Kfz-Anzahl A250(!) nördlich Lüneburg-Nord
- Abb. 25: Kfz-Anzahl zwischen Bleckeder Landstraße und B216
- Abb. 25: Kfz-Anzahl AS B4
- Abb. 27: LKW- und Kfz-Anzahl A39, nördlich Lüneburg-Nord
- Abb. 27: LKW-Anzahl B4 nördlich von Melbeck
- Abb. 27: Kfz-Anzahl B4 Bienenbüttel
- Abb. 27: LKW-Anzahl B4 südlich von Bienenbüttel
- Abb. 27: Kfz-Anzahl B209, Brietlingen-Moorburg

Im Erläuterungsbericht wird auf Seite 17 suggeriert, eine Lücke im Bundesautobahnnetz zwischen Lüneburg und Wolfsburg müsse geschlossen werden. Dazu ist festzuhalten, dass es sich nicht um einen Lückenschluss handelt. Auch die 2010 erfolgte Umbenennung der A250 in A39 ändert nichts am Abstand der Städte Lüneburg und Wolfsburg. Es handelt sich um eine komplett neue Autobahn und nicht um den Weiterbau einer angefangenen, durch eine Lücke unterbrochenen Autobahn. Die frühere A250 wurde schließlich als Anbindung der Stadt

Lüneburg an Hamburg gebaut und nicht als Beginn einer Anbindung der Stadt Wolfsburg an Hamburg.

## 2 Wirtschaftlichkeit

Der Abschnitt 7 des Erläuterungsberichts enthält keine Zahlen über die Kosten, auch die für den Abschnitt 1 geschätzten Kosten werden verschwiegen. Die Planungsunterlagen sind um diese Zahlen zu ergänzen, insbesondere die für die Deckelung in Moorfeld veranschlagten Zusatzkosten sind zu nennen.

Die A39 ist mit 437 Mio. € im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten. Es ist zu prüfen, ob angesichts der Kostensteigerung auf derzeit 1,1 Mrd. € damit überhaupt noch ein Planungsauftrag zu begründen ist und ob diesbezüglich nicht Korrekturmöglichkeiten vorgesehen werden müssten, um anderen, wirtschaftlicheren und sinnvolleren Projekten höhere Realisierungschancen einzuräumen.

Es ist außerdem zu begründen, warum die Planungen nach der Linienbestimmung trotz 2008 geschätzter Kosten von 608 Mio. € fortgeführt werden durften.

Die Wirtschaftlichkeit der A39 ist nicht nachgewiesen. Anfangs wurde das niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) verschleiert, indem die A39 mit der A14 und der B190n zu einem Gesamtprojekt verknüpft und nur für das Gesamtprojekt ein NKV von 3,4 veröffentlicht wurde. Die Basisdaten der NKV-Berechnung wurden geheim gehalten und auf mehrfache Nachfrage nicht herausgegeben. Mit Hilfe der für die A14 und die B190n herausgegebenen NKV-Werte hat die Aktion Lebensberg für die A39 ein NKV von 1,87 ermittelt. Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens wurden für die drei Projekte getrennte NKV (2,78 für die A39 bei auf 608 Mio. € gestiegenen Kosten) veröffentlicht, die die A39-Gegner für „schöngerechnet“ hielten (siehe

[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/A39\\_anmerkungen\\_wirtschaftlichkeitsberechnung.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/A39_anmerkungen_wirtschaftlichkeitsberechnung.pdf) ).

Ein Klärungsversuch ist gescheitert (siehe Email-Wechsel unter

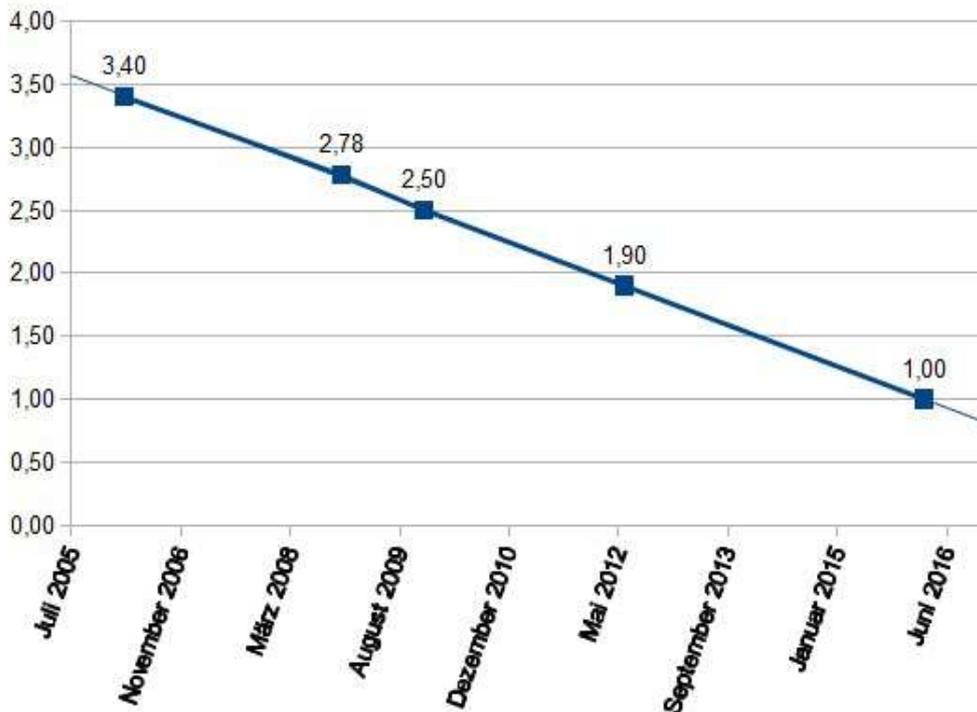
[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Emailwechsel\\_Basisdaten\\_NKV.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Emailwechsel_Basisdaten_NKV.pdf) ).

Auf Anfragen im niedersächsischen Landtag gab es keine befriedigenden Antworten, weil das Bundesverkehrsministerium der niedersächsischen Landesregierung nicht die benötigten Informationen zur Verfügung stellt. Auch eine Anfrage im Bundestag wurde unbefriedigend beantwortet. Zu den Anfragen siehe

[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/index.php?title=NKV#Anfrage\\_in\\_Landtag](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/index.php?title=NKV#Anfrage_in_Landtag) .

Mittlerweile hat sich gezeigt, dass die A39-Gegner mit ihren damaligen Bedenken Recht behielten. Nachdem die Kostensteigerung auf 1,1 Mrd. € bekannt geworden war, hat die Bundesregierung den NKV-Wert auf 1,9 reduziert. Auch hier gibt es keine Transparenz, lediglich ein Anstieg einzelner Nutzen-Positionen um bis zu 20 % wurde genannt.

Nachfolgend ist die Entwicklung des offiziellen NKV dargestellt. Die Anordnung der Punkte auf einer Geraden provoziert geradezu eine Prognose für das Unterschreiten des Wertes 1 im ersten Halbjahr 2016.



Allgemein ist das Verfahren zur Bestimmung des NKV unter Experten umstritten. Schon allein die Verwendung von zu hoch prognostizierten Verkehrszahlen (siehe voriger Abschnitt) bewirkt unrealistische Ergebnisse. Auch die Verwendung getrennter Planfälle für jedes der Teilprojekte A39, A14 und B190n bewirkt für jedes der Teilprojekte einen überhöhten verkehrlichen Nutzen.

Da für NKV-Berechnungen nur die reinen Investitionskosten veranschlagt werden, kann aus einem  $NKV > 1$  nicht auf die Wirtschaftlichkeit eines Projektes geschlossen werden. Hinzu kommen nämlich Planungskosten, Verwaltungskosten und Gutachterkosten.

Spätestens mit der Verteuerung der A39 auf mindestens 1,1 Mrd. € ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen nicht mehr gegeben, denn auch diese Summe beinhaltet nur die reinen Investitionskosten. Immerhin bewegen sich die aktuell veranschlagten Kosten mittlerweile in der Größenordnung der in dem Konzeptpapier „Transparenz, Effizienz, Wettbewerb: Ein Zwei-Säulen-Konzept zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur“ des Wirtschaftsrates der CDU aus dem Jahr 2007 genannten Zahlen von 11,7 Mio. €/km, also 1,23 Mrd. €. Hinzu kommen laut dem genannten Konzeptpapier noch Verwaltungskosten während der Genehmigungsphase von ca. 9,4 Mio. €/km, also 987 Mio. € und weitere Kosten an Behörden und Verbände mit Kostenerstattung sowie Gutachterkosten von ca. 5,7 Mio. €/km, also 598,5 Mio. € hinzu. Das ergäbe eine Summe von ca. 2,68 Mrd. €. Für eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der A39 müsste man diese Zusatzkosten mit in die NKV-Berechnung einfließen lassen. Es ergäbe sich damit ein  $NKV < 1$ , das Projekt ist also unwirtschaftlich.

### 3 Raumordnungsverfahren

In Abschnitt 3 des Erläuterungsberichts wird bei der Begründung der gewählten Linie auf das abgeschlossene Raumordnungsverfahren und das sich anschließende Linienbestimmungsverfahren verwiesen. Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren sind behördeninterne Verfahren. Im Raumordnungsverfahren gab es zwar eine Beteiligung von Gemeinden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und Bürger, jedoch keine Möglichkeit des Widerspruchs.

In den Planfeststellungsunterlagen ist der Abwägungsprozess nicht nachvollziehbar und überprüfbar dargestellt worden. Es ist jedoch entscheidend, ob bei der behördeninternen Abwägung die jeweiligen planungsrelevanten Belange wertungsgerecht eingestellt wurden.

Zu den planungsrelevanten Belangen zählen: Bautechnische Werte, Verkehr, Auswirkungen auf Wohnbereiche, Land- und Forstwirtschaft, Baukosten, Umweltverträglichkeit.

Hierzu fehlen die entsprechenden Darstellungen in den Unterlagen.

Wie diese Belange und mit welcher jeweiligen Gewichtung zur planerischen Entscheidung geführt haben, ist entsprechend den Planfeststellungsunterlagen nicht nachzuvollziehen.

Hilfsweise könnten nun die Versäumnisse aus dem Raumordnungsverfahren im Planfeststellungsverfahren aufgearbeitet werden. Damit ergäbe sich für die Betroffenen, dass im Planfeststellungsverfahren auch Einwendungen und Stellungnahmen bearbeitet werden müssen, die thematisch eigentlich in das Raumordnungsverfahren gehört hätten oder die sogar schon im Raumordnungsverfahren thematisiert wurden.

Bereits während des Raumordnungsverfahrens gegen die nicht vorhandene Möglichkeit eines Widerspruchs vorzugehen, wäre den Betroffenen keinesfalls zuzumuten und wahrscheinlich auch aussichtslos gewesen. Deshalb muss das Planfeststellungsverfahren die Abwägungsprozesse aus dem Raumordnungsverfahren nachvollziehbar und überprüfbar darstellen oder die Möglichkeit einer Korrektur der Versäumnisse aus dem Raumordnungsverfahren bieten.

Insgesamt ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens aufgrund der unten genannten Mängel nicht als Basis für ein Planfeststellungsverfahren geeignet, das heißt, dass das Raumordnungsverfahren derart fehlerbehaftet durchgeführt worden ist, dass es gar nicht zum Planfeststellungsverfahren hätte kommen dürfen. Das Planfeststellungsverfahren ist allein aus diesem Grund zumindest auf das Stadium des Raumordnungsverfahrens mit allen damit einhergehenden Rechtsfolgen zurückzuführen. Dabei wird Wert auf die Feststellung gelegt, dass jeder der nachfolgend aufgeführten Gründe für sich genommen ausreichend wäre, das Planfeststellungsverfahren mit sofortiger Wirkung einzustellen.

### **3.1 Grundsätze der Raumordnung**

Die A39 widerspricht Grundsätzen der Raumordnung (Raumordnungsgesetz § 2), z.B. die Verkehrsströme zu konzentrieren, die Reinhaltung der Luft zu gewährleisten, Verkehrswachstum zu begrenzen, Güterverkehr auf die Schiene und auf Wasserstraßen zu verlagern und umweltfreundliche Verkehrsträger zu bevorzugen.

Ohnehin belastete Gebiete noch stärker zu belasten, widerspricht den Zielen der Raumordnung. Im Grünbuch „Künftige Lärmschutzpolitik“ der Europäischen Kommission von 1996 stellt diese fest, dass für Bewohner in Gebieten mit einer hohen Vorbelastung, keine Verschlechterung der Lärmsituation eintreten darf. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass bei längerer Einwirkung eher eine Sensibilisierung auf dem Lärm als eine Gewöhnung eintritt (Umweltbundesamt und Methodenkonzept zu Bestandsbewertung, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich gemäß § 2 UVPG zum vorläufigen Untersuchungsrahmen zur A 39).

Das ohnehin bereits stark belastete Wohngebiet Moorfeld würde in weiten Teilen durch die A39 noch stärker belastet, ebenso der Stadtteil Goseburg und weite Teile Adendorfs.

### **3.2 Naturschutzfachlicher Planungsauftrag / Unzureichende Betrachtung einer Null-Plus-Variante**

Die A39 ist im Bundesverkehrswegeplan von 2003 mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen, der auch eine Untersuchung fordert, inwieweit das verkehrliche Ziel auch mit Alternativplanungen erreichbar ist.

Es wurde jedoch weder die Möglichkeit der Verlagerung auf andere Verkehrsträger betrachtet, noch eine bedarfsgerechte und vernünftige Null-Plus-Variante.

Die im Raumordnungsverfahren kurz betrachtete Null-Plus-Variante entsprach nicht der von der Verkehrsuntersuchungen Nordost (VUNO) empfohlenen Lösung. Es handelte sich praktisch um eine komplette Neutrassierung anstelle eines bedarfsgerechten Ausbaus mit Ortsumgehungen. Dadurch kamen die gravierenden Unterschiede des Flächenverbrauchs und der Zerschneidungswirkung zwischen der ausgebauten B4 und der geplanten A39 nicht ausreichend zur Geltung. Diese Unterschiede hätten zu dem Ergebnis geführt, dass der bedarfsgerechte Ausbau der B4 die den Belangen des Naturschutzes eher entsprechende, den

verkehrlichen Zielen ebenfalls gerecht werdende und deutlich kostengünstigere Alternative ist. Die Betrachtung der Null-Plus-Variante im Raumordnungsverfahren war daher nicht ausreichend.

Insofern kann der naturschutzfachliche Planungsauftrag nicht als abgearbeitet betrachtet werden.

### **3.3 Methodik der Variantenvergleiche**

Für die Variantenvergleiche im Raumordnungsverfahren wurden relative Bewertungsmaßstäbe angelegt (ausgerichtet am Durchschnitt aller Varianten), so dass eine starke Beeinträchtigung der Schutzgüter nicht sichtbar wird (bei sehr starker durchschnittlicher Beeinträchtigung eines Schutzgutes erscheint eine Variante mit starker Beeinträchtigung des Schutzgutes günstig).

Eine realistische Betrachtung der absoluten Beeinträchtigung der Schutzgüter hätte ergeben können, dass keine der A39-Varianten gebaut werden sollte.

Man hätte in jedem Variantenvergleich außerdem die Null- und die günstigste Null-Plus-Variante mit heranziehen müssen.

Höhere Kosten einer längeren Variante führten fast immer zur Auswahl der kürzeren Variante. Es ist unklar, wie die Gewichtung zwischen Kosten und Schutzgütern zustande gekommen ist.

Teilabschnitte für Variantenvergleiche wurden willkürlich ausgewählt. Insbesondere bei GP1-25 könnte die westliche Variante günstiger sein:

Da beim Vergleich GP15-23 die westliche Alternative günstiger war und GP23 und GP25 sehr dicht beieinander liegen, wäre sicher bei einem Vergleich GP15-25 die westliche Alternative (GP15-25/1 (Teilabschnitte 528, 534 und 536), fast deckungsgleich mit GP15-23/1) günstiger. Damit könnte möglicherweise bei einem Vergleich GP1-25 (GP1-25/1 bestehend aus den Teilabschnitten 501, 583, 585, 528, 534 und 536 und GP1-25/2 bestehend aus Teilabschnitt 500, und der jetzigen Vorzugsvariante GP2-25) die Alternative GP1-25/1 günstiger sein.

Beim Vergleich der Hauptvarianten hatte man auf der westlichen Seite allerdings eine noch längere Strecke, die günstiger bewertet wurde: GP21-36/1 und Teilabschnitt 528 als Bestandteil von GP15-23/1 (die günstiger als GP15-23/2 war), also die günstigste Variante des Abschnitts GP15-36. Auf der anderen Seite verläuft die Vorzugsvariante auf der Strecke GP18-36 auf jeweils ungünstiger bewerteten Strecken. Die Entscheidung für die Vorzugsvariante muss also zwischen der Strecke GP1-15 und GP2-18 gefallen sein, deren Vergleich den Vorsprung der West-Variante GP15-36 mehr als ausgeglichen haben muss. Dies ist nicht nachvollziehbar und auf falsche Bewertung und Gewichtung der Schutzgüter zurückzuführen.

Beim Variantenvergleich werden zwei oder mehr Alternativen zwischen zwei Gelenkpunkten verglichen. Das Ergebnis ist die günstigste Alternative zwischen diesen Gelenkpunkten. Es finden aber nur relative Bewertungen der Schutzgüter statt. Große Unterschiede in einzelnen Schutzgütern sind ausschlaggebend für das Ergebnis des Variantenvergleichs. Dadurch erfolgt die Gewichtung der Schutzgüter nicht einheitlich, was ein Mangel bei dieser Methode ist. Ein Nachteil dieser Methode ist, dass alle Kombinationen geprüft werden müssten, um zu einem verlässlichen Ergebnis zu kommen. Beispielsweise ist das Ergebnis von GP1-25 aus den vorhandenen Vergleichen nicht ableitbar. Da nicht alle Kombinationen mit vertretbarem Aufwand geprüft werden können, werden Gelenkpunkte ausgewählt. Die Auswahl ist sicher gut begründet, hätte aber ebenso gut begründet anders ausfallen können. Diese Willkür ist neben der uneinheitlichen Gewichtung der Schutzgüter wahrscheinlich das größte Problem dieser Methode.

Eine bessere Methode wäre eine Festlegung der Gewichtung der einzelnen Schutzgüter und eine Punktevergabe pro Schutzgut für jeden Teilabschnitt. Ob man diese Punktevergabe auf den gesamten Teilabschnitt bezieht oder pro Längeneinheit und hinterher mit der Anzahl der Längeneinheiten multipliziert, ist dabei egal, es führt zu demselben Ergebnis. Die Summe über alle Schutzgüter des Produkts aus Schutzgut-Punktzahl für den Teilabschnitt und Gewichtungsfaktor ergibt dann eine Gesamt-Punktzahl für den Teilabschnitt. Außer den Schutzgütern sollten auch (natürlich entsprechend gewichtet) Zusatzkosten beispielsweise für Brücken und Unterführungen, für die Entschädigung von Anwohnern und von Ausgleichsmaßnahmen einfließen.

Danach kann man durch einfache Addition der Teilabschnitt-Punktzahlen beliebige Varianten sehr einfach vergleichen. Man kann sogar mit geringem Aufwand die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter und der Zusatzkosten verändern, neue Teilabschnitts-Punktzahlen berechnen und beliebige Varianten mit anderer Gewichtung der einzelnen Schutzgüter erneut vergleichen.

Beide Verfahren erlauben es, hinterher das Ergebnis mit Fingerspitzengefühl und gesundem Menschenverstand zu betrachten und zu verwerfen. Von dieser Möglichkeit wurde in diesem Raumordnungsverfahren kein Gebrauch gemacht.

### **3.4 Schutzgut Mensch**

Zu geringe Gewichtung des Schutzgutes Mensch, die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter (siehe Raumordnungsgesetz § 8) ist nicht transparent.

Der Raumwiderstand von Siedlungsgebieten wurde als „sehr hoch“ eingestuft. Damit steht er auf gleicher Stufe mit

- großflächigen Sonderbauflächen Erholung (Campingplatz, Ferienhaussiedlung)
- Naturschutzgebieten, Biosphärenreservaten (Zone C) und flächigen Naturdenkmale
- gemeldeten FFH-Gebieten
- EU-Vogelschutz-Gebieten
- avifaunisch wertvollen Bereichen für Brut- bzw. Gastvögel (einschließlich Niedersächsischem Weißstorchprogramm)
- Trinkwasserschutzgebieten Zone I und II
- Großflächigen oder linearen archäologischen Denkmälern

Eine differenziertere Gewichtung, insbesondere die Bevorzugung des Schutzgutes Mensch ist nicht erkennbar. Im Variantenvergleich erfolgte eine dreistufige farbige Darstellung der Entscheidungsrelevanz der Schutzgüter. Hier sind immer die am stärksten vom Durchschnitt abweichenden Schutzgüter von hoher Entscheidungsrelevanz, auch hier gibt es keine Bevorzugung des Schutzgutes Mensch. Selbst ohne Bevorzugung des Schutzgutes Mensch ist nicht ersichtlich, warum trotz des hohen Raumwiderstands der Ortslage Lüneburg einer Autobahn durch das Stadtgebiet der Vorzug gegeben wird. Schon allein dieses Ergebnis des Variantenvergleichs lässt auf Fehlbewertungen oder grundsätzliche Schwächen der Methodik schließen.

Der später aus dem Teilabschnitt 503 entwickelte Teilabschnitt 586 war im Variantenvergleich bezüglich des Schutzgutes Mensch ungünstiger als der Teilabschnitt 502, obwohl ein Hauptargument gegen den Teilabschnitt 502 das Schutzgut Mensch war. Erst durch die Abdeckung in Moorfeld wird die Variante 586 bezüglich des Schutzgutes Mensch günstiger. Wäre der damalige Variantenvergleich aber mit einer Abdeckung in Moorfeld durchgeführt worden, wäre es insgesamt vor allem aus Kostengründen die Variante 502 weiterhin günstiger gewesen.

Dass es ohne die Abdeckung in Moorfeld zu Grenzwertüberschreitungen bei Lärm und Feinstaub kommen könnte, wurde schon in der Landesplanerischen Feststellung erwähnt. Trotzdem wurde der Variantenvergleich zunächst ohne die Abdeckung durchgeführt, erst nach Festlegung der Variante wurde die teure Abdeckung in die Planungen aufgenommen.

### **3.5 Siedlungsflächen und Naherholungsgebiete**

Im Variantenvergleich wurde die Größe von Siedlungsflächen verglichen, ohne die Dichte der Besiedlung zu berücksichtigen. In dichter besiedelten Gebieten sind aber mehr Menschen betroffen. Auch eine Gebäudezählung, wie sie im Variantenvergleich im Bereich Lüneburg-Moorfeld durchgeführt wurde, lässt nur bedingt Rückschlüsse auf die Anzahl betroffener Menschen zu. Die den in Artikeln 1 bis 19 des Grundgesetzes niedergelegten Grundrechte schützen den Menschen selber und nicht die von ihm bewohnten Gebäude oder besiedelten Flächen.

Für das dicht besiedelte Stadtgebiet Lüneburgs bedeutet dieses Verfahren einen gravierenden Nachteil. Sicher wäre die Vorzugsvariante nicht durch das Stadtgebiet verlaufen, wenn die

Anzahl der betroffenen Menschen je nach Entfernung zur Autobahn (bis 500 m) gewertet worden wäre.

Es fehlt ebenfalls eine Gewichtung der Zerschneidungswirkung. Beispielsweise wird im Variantenvergleich GP2-49 (Raumordnungs-Unterlage 1.3, Abschnitt 2.1) angeführt, dass bei Variante GP2-49/2 doppelt so viel siedlungsnaher Freiraum durchschnitten werde wie bei Variante GP2-49/1. Bei Variante GP2-49/2 erfolgt die Zerschneidung jedoch wesentlich weiter entfernt von der Wohnbebauung, während bei Variante GP2-49/1 teilweise der gesamte siedlungsnaher Freiraum der Trasse zum Opfer fällt.

In der Umweltverträglichkeitsstudie des Raumordnungsverfahrens haben die knappen städtischen Naherholungsgebiete denselben Raumwiderstand wie ländliche, in ausreichendem Maße vorhandene Erholungsgebiete. Da aber ein knappes Gut immer wertvoller ist als ein in ausreichendem Maße vorhandenes, müssten städtische Naherholungsgebiete höher bewertet werden, evtl. sogar eine Erhebung der tatsächlichen Nutzung erfolgen. Auch hier hätte sich eine genauere Bewertung auf das Ergebnis der Variantenvergleiche niederschlagen können.

### 3.6 Ausschluss von Konfliktschwerpunkten, Planungskorridore

In der Umweltverträglichkeitsprüfung des Raumordnungsverfahrens wird auf die Sensibilität des Untersuchungsraumes mit seinen vielen Konfliktschwerpunkten hingewiesen und auf die Möglichkeit, dass Planungskorridore bei näherer Betrachtung der Konfliktschwerpunkte aus der weiteren Betrachtung ausscheiden (siehe Raumanalyse, S. 51). Bei dem insbesondere im Lüneburger Stadtgebiet bestehenden Interessenskonflikt ist nicht einsehbar, warum die Varianten nicht aus der Planung ausgeschlossen wurden.

Bei den vielen Konfliktschwerpunkten am nördlichen Ende, im Westen wie im Osten, ist nicht nachvollziehbar, warum nicht alle Korridore aus der weiteren Betrachtung ausscheiden. Das Ergebnis der Raumverträglichkeitsuntersuchung hätte lauten müssen: Zu hohe Raumwiderstände, Autobahnbau nicht möglich. Stattdessen wird mitten durch die Stadt geplant.

Unklar ist, warum es keinen Planungskorridor östlich um Lüneburg herum gibt, beispielsweise zwischen Adendorf und Scharnebeck, dann südlich oder nördlich um Bardowick herum. Unklar ist auch, warum es entlang der vorhandenen B 4 nördlich von Uelzen keinen Planungskorridor gibt, schließlich wäre nicht nur der von der Verkehrsuntersuchung Nordost empfohlene Ausbau der B 4, sondern auch die Nutzung großer Teile der B 4-Trasse als A 39 denkbar. Auch der Anschluss der A 39 an das Süd-Ende der Lüneburger Ostumgehung wäre denkbar, die Ostumgehung könnte den Bundesstraßen-Status behalten und eventuell ergänzt werden durch eine Westumgehung, ebenfalls als Bundesstraße.

In Unterlage 1.1, Umweltverträglichkeitsstudie I, Karte 4 sind Konfliktschwerpunkte eingezeichnet. Es fehlt der Bereich Lüne-Moorfeld als weiterer Konfliktschwerpunkt. Variante 504 verläuft durch weniger konfliktreiches Gebiet als die Varianten 502 und 503. Die Konfliktschwerpunkte zu Ortslagen in der West-Variante sind zwischen den Orten mitten im Korridor eingezeichnet. In Wirklichkeit verlief eine West-Variante außerhalb der Ortschaften, im Gegensatz zu den Ost-Varianten. Die West-Variante verlief außerdem weiter entfernt von der Wohnbebauung als bei den Ost-Varianten, speziell 502 und 503. Variante 504 verläuft in größerem Abstand zur Wohnbebauung als Varianten 502 und 503. Diese Fakten sind im Variantenvergleich nicht ausreichend stark gewichtet worden, sonst wäre es nicht zu der vorgeschlagenen Vorzugsvariante gekommen.

Im Erläuterungsbericht des Raumordnungsverfahrens auf Seite 18 oben wird erläutert, dass beim Verbinden von „relativ konfliktarmen Bereichen“ zu Planungskorridoren versucht wurde, einen möglichst großen Abstand zu vorhandenen Siedlungsbereichen einzuhalten. Auf Seite 33 wird versprochen, dass Siedlungsbereiche innerhalb des Untersuchungsraumes „in erster Priorität von den Trassenführungen gemieden werden“. Außerdem wird auf Seite 264 die Vorzugsvariante beschrieben als eine Variante, die „zum Schutz der Wohnbebauung vor Immissionen (Lärm, Staub etc.) und aus Gründen der Zerschneidungswirkung einen möglichst großen Abstand zu vorhandener und geplanter Wohnbebauung sowie eine möglichst flache Dammlage aufweist“. Trotzdem wurden die Teilabschnitte 502 und 503 entwickelt. Später wurde aus dem Teilabschnitt 503 der Teilabschnitt 586 entwickelt, der zunächst ohne Tunnel betrachtet wurde und bezüglich des Schutzgutes Mensch ungünstiger war als der Teilabschnitt 502.

In der Landesplanerischen Feststellung begründen die Planer die östliche Grenze des Untersuchungsraumes mit einem voraussichtlich sehr hohem Raumwiderstand (z.B. Ortslagen Neetze, Süttoorf, Thomasburg, Radenbeck, Bavendorf sowie das Mausetal).

Diese Ortslagen wurden bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie 1 aus dem Untersuchungsraum ausgeschlossen, der südlich von Lüneburg endete. Die Ortslage Lüneburg scheint hier eine Ausnahme zu sein. Weder war sie im Untersuchungsraum enthalten, noch wurde sie aufgrund des sehr hohen Raumwiderstands von der weiteren Betrachtung ausgenommen. Dafür ist eine stichhaltige Begründung nachzuliefern.

### 3.7 Erweiterbarkeit

In der Vergangenheit wurden bereits häufig vierspurige Autobahnen auf sechs Spuren erweitert. Die Betrachtung des Aspektes der Erweiterbarkeit unterblieb im Raumordnungsverfahren, die Variantenvergleiche wurden nur für den aktuell geplanten 4-spurigen Querschnitt durchgeführt. Je nach Priorität dieses Aspektes könnte ein Variantenvergleich zu einem anderen Ergebnis führen. Insbesondere eine Trasse durch die Stadt Lüneburg könnte dadurch ungünstiger werden. Brücken und Lärmschutzwälle erscheinen in den Planungsunterlagen bereits so ausgelegt, dass auch auf 6 Spuren erweitert werden könnte. Der dadurch erhöhte Flächenbedarf ist im Variantenvergleich nicht berücksichtigt worden.

Für den Bereich der Abdeckung in Moorfeld ist eine Darstellung in den Planungsunterlagen bezüglich der Erweiterbarkeit auf 6 Spuren nicht vorhanden. Überhaupt fehlt im Abschnitt „Straßenquerschnitt“ eine Darstellung des Regelquerschnitts für den Bereich der Abdeckung, zumindest in der Mitte müsste sich dieser vom Regelquerschnitt im Bereich nördlich der Abdeckung unterscheiden. Auch in der Beschreibung der Abdeckung im Erläuterungsbericht fehlen Informationen bezüglich der Erweiterbarkeit auf 6 Spuren.

Ich beantrage, in einen eventuellen Planfeststellungsbeschluss eine detaillierte Stellungnahme bezüglich der Erweiterbarkeit auf sechs Spuren aufzunehmen.

### 3.8 Variante 586 ohne Erörterung

In der ursprünglichen Planung ungünstiger als die Vorzugsvariante mit Teilabschnitt 502 (Klostertrasse) war der Teilabschnitt 503, der auf der B 4 durch Moorfeld lag, im Norden von Moorfeld aber die B 4-Trasse verließ, um die engen Kurvenradien zu entschärfen. Dafür wurde sogar in Kauf genommen, dass Wohnhäuser abgerissen werden mussten. Laut Aussage der Planer war das Entschärfen der Kurve Voraussetzung für diese Trasse. Ein Verbleiben auf der B 4-Trasse war aufgrund der engen Kurvenradien nicht möglich.

Nach Abarbeitung der Einwendungen und dem Erörterungstermin und nach großen Wellen in der Lüneburger Kommunalpolitik mit Kontaktaufnahme zum Land Niedersachsen wurde nachgebessert, an fast gleicher Stelle wie der Teilabschnitt 503 wurde ein Teilabschnitt 586 erdacht, der die B 4-Trasse nicht verlässt, kein Opfer von Wohnhäusern fordert und die engen Kurvenradien beibehält (was vorher als unmöglich galt). Unklar blieb, warum nicht schon vor der Bürgerbeteiligung ein Tempolimit angedacht wurde, um die vorhandenen Kurvenradien zu ermöglichen. Offensichtlich wurde hier nicht nach Sachlage, sondern aufgrund des politischen Drucks entschieden.

Problematisch ist, dass es zu diesem neuen Teilabschnitt 586 keine Beteiligung von Bürgern, Gemeinden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange mehr gegeben hat. Hätte der Teilabschnitt von vornherein in der Auswahl gestanden, hätten Bürger Einwendungen dazu erheben, Gemeinden und Träger öffentlicher Belange sich in Stellungnahmen äußern können. Es hätte also nach der Nachbesserung eine erneute Erörterung stattfinden müssen. Stattdessen wurde gleich die Landesplanerische Feststellung mit dem Teilabschnitt 586 präsentiert.

Die zu der Landesplanerischen Feststellung angeführten Bedenken wurden ignoriert, es gab keine erkennbare Reaktion auf die Analyse der landesplanerischen Feststellung

[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/A39\\_analyse\\_landespl\\_festst.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/A39_analyse_landespl_festst.pdf) .

In einem Email-Wechsel mit dem Bundesverkehrsministerium

[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Emailwechsel\\_BMVBS\\_Landesplanerische\\_Feststellung.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Emailwechsel_BMVBS_Landesplanerische_Feststellung.pdf)

wurden landesplanerisch festgestellte Grenzwertverletzungen lediglich zur Kenntnis genommen, keine erkennbare Reaktion in Richtung einer erforderlichen Korrektur.

Ich beantrage daher, die landesplanerisch festgestellte Vorzugsvariante mit dem Teilabschnitt 586 inklusive Abdeckung in Moorfeld in einer weiteren Raumordnungsphase mit dem

Teilabschnitt 502, mit der Variante westlich um Lüneburg (auch im Hinblick auf die Erweiterbarkeit auf sechs Spuren) und mit einer vernünftigen Null-Plus-Variante zu vergleichen.

## **4 Korrekturmöglichkeiten**

Der Variantenvergleich aus dem Raumordnungsverfahren wäre mit genauerer Kostenkalkulation und bei Betrachtung des bedarfsgerechten Ausbaus der B4 als Null-Plus-Variante anders ausgefallen. Es muss eine Korrekturmöglichkeit geben. Insbesondere die Kostendifferenz zu einem bedarfsgerechten Ausbau der B4 würde zwangsläufig dazu führen, dass die Null-Plus-Variante die bessere Lösung ist. Die Ermittlung der Kosten der Varianten war für einen korrekten Variantenvergleich nicht genau genug.

Auch die Nachbesserung im Raumordnungsverfahren (Teilabschnitt 586) wäre bei erneuter Beteiligung der Bürger, Gemeinden und Träger öffentlicher Belange nochmals verändert worden, möglicherweise aber nicht durch eine Abdeckung in Moorfeld, sondern durch eine Entscheidung für eine andere Variante, da bei solchen Entscheidungen ja auch die Kosten eine Rolle spielen.

Ich beantrage daher, die Planungen für den Abschnitt 1 einzustellen und erneut in eine Raumordnungsphase einzutreten.

## **5 Umleitungskonzept**

Die im Erläuterungsbericht auf Seite 64 genannten Mittelstreifenüberfahrten sind als Umleitungskonzept keinesfalls ausreichend. Die Verkehrsumleitung im Fall von Sperrungen ist bei der Lüneburger Ostumgehung ein seit 30 Jahren ungelöstes Problem. Bisher fließt der Verkehr „irgendwie“ über das städtische Straßennetz ab, was in der Stadt ein Verkehrschaos bewirkt. Sicher wäre dieses Problem auch nicht allein durch Veränderungen der Ampelschaltungen lösbar, sonst hätte man mit Hilfe der Erfahrungen der letzten 30 Jahre bereits eine Lösung entwickelt. Vor diesem Hintergrund hätte dieses Problem bereits im Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden müssen, wodurch der Variantenvergleich möglicherweise zu einem anderen Ergebnis geführt hätte. Spätestens im Planfeststellungsverfahren haben aber die Lüneburger ein Anrecht darauf, zu erfahren, wie der Verkehr im Fall von Sperrungen umgeleitet werden soll. Ohne ein funktionierendes Umleitungskonzept darf es keine Planfeststellung für den Abschnitt 1 geben.

## **6 Widerspruch zu Planfeststellungsverfahren Ostumgehung**

Im Planfeststellungsverfahren für die Ostumgehung von 1981 gab es Einwendungen von Bürgern, die einen späteren Ausbau der Ostumgehung als Teil einer in südlicher Richtung weiterführenden Autobahn befürchteten. Diese Einwendungen wurden mit der Begründung abgewiesen, die Pläne für einen Autobahnbau seien mittlerweile verworfen worden.

Darauf vertrauend, wurde 1981 gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Ostumgehung nicht juristisch vorgegangen. Wie sich nun herausgestellt hat, wurden die alten Planungen wieder ausgegraben und sollen nun umgesetzt werden, was den Grundsätzen des Vertrauensschutzes widerspricht, den die damals einwendenden Bürger sowie die heute an gleicher Stelle ansässigen Eigentümer genießen sollten.

## **7 Schalltechnische Untersuchung**

Es werden nicht die für die Anwohner ungünstigsten Fälle betrachtet:

- Eine nasse Fahrbahn ist deutlich lauter als die bei den Berechnungen angesetzte trockene Fahrbahn.
- Stoßzeiten (Bei der Präsentation der Verkehrsuntersuchung war die Rede von „Spitzenstunden“). Gemäß 16. BImSchV wird mit Mittelungspegeln zwischen 6 und 22 sowie zwischen 22 und 6 Uhr gerechnet, ausgehend von einer über ein ganzes Jahr inkl. Wochenenden gemittelten prognostizierten Verkehrsbelastung. Für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sollte eine werktägliche „Spitzenstunde“ angesetzt werden.

Durch die Anwendung der Richtlinien für Lärmschutz von 1990 werden hier die wissenschaftlichen Erkenntnisse der letzten mehr als 20 Jahre ignoriert. Das Umweltbundesamt informiert unter

<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/laerm/strassen-und-schienen-verkehr.htm>

darüber, dass im Allgemeinen bei Mittelungspegeln (L<sub>m</sub>) innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Diese Bedingungen würden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen. Tagsüber sei bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Seit Jahren bekannte medizinische Gutachten belegen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV zu hoch angesetzt sind und dass auch darunter liegende Werte negativen Einfluss auf die Gesundheit nehmen können.

- Vorbelastungen durch andere Lärmquellen und zusätzliche Belastungen durch Zubringerverkehr werden nicht einbezogen. Die Grenzwerte sollen schließlich den Menschen schützen und müssten daher für die Belastungen gelten, die bei ihm insgesamt ankommen; nicht nur die von einer bestimmten Lärmquelle stammenden Belastungen. Bei allein durch die geplante Autobahn erzeugtem Lärm in Höhe des Grenzwertes (z.B. Nachts in der Scheffelstraße) genügen ein paar Güterzüge und der nächtliche Verkehr auf der Erbstorfer Landstraße, um die Grundstücke einer Belastung oberhalb des Grenzwertes auszusetzen.

Die Präsentation „Bürgerinformation zum Planungsstand 23.04.2012“ zeigt Lärmdifferenzen mit/ohne A39 im Jahr 2025. Erforderlich wäre ein Vergleich der heutigen Lärmsituation (inklusive bereits vorhandenem offenporigen Asphalt und inklusive des im Januar 2012 durch den Lüneburger Oberbürgermeister angeordneten Tempolimits von 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW). In einem solchen Vergleich würde sich zeigen, dass sich für das ohnehin belastete Gebiet Moorfeld die Lärmsituation durch die A39 verschlechtert, was den Zielen der Raumordnung widerspricht. Ich beantrage daher, die Lärmschutz-Planungen so zu erweitern, dass im Vergleich zur heutigen Situation keine Verschlechterung eintritt.

- Die Lärmkarten aus der Tischvorlage der 3. Arbeitskreissitzung (die ebenfalls in der Präsentation „Bürgerinformation zum Planungsstand 23.04.2012“ enthalten sind) zeigen andere Werte als die Tabellen der schalltechnischen Untersuchung. Beispielsweise sind auf der Lärmkarte für Nachts in 6 m Höhe in der Scheffelstraße Werte größer 49 dB(A) zu erkennen. In den Tabellen ist dort teilweise sogar in größerer Höhe der Wert 49 dB(A) eingetragen. Es ist zu klären, wie es zu den Differenzen zwischen Lärmkarte und Tabelle gekommen ist. Es ist der für die Anwohner ungünstigere, auf der Lärmkarte eingezeichnete Fall anzunehmen.
- Die DIN 18005 unterscheidet, ebenso wie die TA Lärm und die Bebauungspläne im Bereich Lüne-Moorfeld zwischen „Allgemeinen Wohngebieten“ und „Reinen Wohngebieten“ wobei letztere deutlich niedrigere Lärmgrenzwerte aufweisen. Bei der Ausweisung der Schutzstufen (siehe Schalltechnische Untersuchung, S. 4), werden lediglich die Schutzwerte mit für „Allgemeine Wohngebiete“ mit 55 dB(A) bei Tage und 45 dB(A) bei Nacht herangezogen. Die Schutzstufe „Reine Wohngebiete“ weist mit 50 dB(A) bei Tage und 40 dB(A) bei Nacht erheblich strengere Werte auf. Diese Werte wurden im Schallschutzgutachten nicht betrachtet.

Im Bereich Lüneburg-Moorfeld sind aber laut B-Plan 13neu der Stadt Lüneburg weite Bereiche als „Reine Wohngebiete“ ausgewiesen. Das Schallschutzgutachten ist deshalb unter Berücksichtigung der Grenzwerte der DIN 18005 und der Grenzwerte für Schulen und Kindergärten der 16. BImSchV zu wiederholen. Die Grenzwerte der DIN 18005 entsprechen im Allgemeinen dem „Stand der Technik“ in der Rechtsprechung.

Im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens zur A 39 ist der Verpflichtung zu einer Lärminderungsplanung nach §47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes nachzukommen. Danach sind Städte und Gemeinden verpflichtet, Lärminderungspläne aufzustellen, wenn in Wohn- oder anderen schutzwürdigen Gebieten nicht nur

vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind.

Es ist genauer zu prüfen, ob es an den Ausgängen der Abdeckelung zu einem „Knalleffekt“ oder „Schalltrichtereffekt“ kommt.

Nördlich der Abdeckelung ist kein Lärmschutz-Wall in Richtung Gerhard-Hauptmann-Straße mehr vorgesehen, an gleicher Stelle gibt es heute an der Ostumgehung einen Lärmschutzwall. Dies hat eine deutliche Verschlechterung der Situation der dortigen Anwohner zur Folge. Ich beantrage daher, die Abdeckelung in Moorfeld in nördlicher Richtung zu verlängern. Hilfsweise beantrage ich die Planung eines Lärmschutzwalls an der genannten Stelle, der so zu dimensionieren ist, dass die Grundstücke an der Gerhard-Hauptmann-Straße nicht stärker verlärmert werden als heute, gleichzeitig aber auch keine reflektierende Wirkung auf die Anwohner des Moorwegs erfolgt.

Für den offenporigen Asphalt wird für 6 Jahre eine Lärminderung von 5 dB(A) angesetzt. Da im Fuchsweg und in der Scheffelstraße nachts Belastungen in Höhe des Grenzwertes errechnet wurden, wären hier nach 6 Jahren Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die Nutzungsdauer des OPA müsste demnach auf 6 Jahre festgeschrieben werden. Die Nutzungsdauer des OPA bzw. ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass die avisierte Lärminderung von 5 dB(A) sich nicht vor Ablauf der Nutzungsdauer verringert, ist in den Planungsunterlagen zu ergänzen.

Die Kosten für die zyklische Erneuerung des OPA müssten zu den sonstigen Kosten für Lärmschutz addiert werden und hätten somit ebenso wie die Kosten für die Abdeckelung in Moorfeld im Variantenvergleich berücksichtigt werden müssen.

Aufgrund der möglichen Grenzwertüberschreitungen in der Scheffelstraße beantrage ich eine Verlängerung der Abdeckelung in Richtung Süden.

In den Lärmtabellen gibt es einen Fehler in den Spaltenüberschriften: In Spalte 16 ist die Differenz Spalte 12 – Spalte 10 dargestellt statt wie angegeben Spalte 13 – Spalte 11. In Spalte 17 ist die Differenz Spalte 13 – Spalte 11 dargestellt und nicht wie angegeben Spalte 14 – Spalte 12.

Bei der Pferdehütte 9a, 11 und 13 wurden als Gewerbegebiet eingestuft. Laut Auskunft dortiger Anwohner handelt es sich aber um ein Mischgebiet, für das niedrigere Lärm-Grenzwerte gelten. Mit der geplanten Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen würden diese Grenzwerte verletzt. Die Lärmschutzmaßnahmen sind daher so zu erweitern, dass auch an diesen Stellen die geltenden Grenzwerte eingehalten werden.

Abschließend sei darauf verwiesen, dass die vorstehenden Rechtsvorschriften wie zum Beispiel die 16. BImSchV dazu dienen, dem Schutzgut Mensch durch die Wahrung der Grundrechte (Artikel 1 -19 des Grundgesetzes, hier insbesondere Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG) Rechnung zu tragen. Die vorgenannten wissenschaftlichen Untersuchungen belegen jedoch zweifelsfrei, dass die in Rede stehenden Rechtsvorschriften zumindest nicht in ausreichendem Maße dazu geeignet sind, die körperliche Unversehrtheit der betroffenen Anwohner zu gewährleisten. Mithin ist unter anderem die 16. BImSchV in den oben angeführten Bestimmungen als verfassungswidrig zu bezeichnen. Die aus ihr erwachsenden Bestimmungen/Grenzwerte etc. hätten somit in keiner Phase des geplanten Autobahnbaus zu Grunde gelegt werden dürfen.

## 8 Luftschadstofftechnische Untersuchung

Es werden Winddaten der Station Faßberg verwendet, die Übertragbarkeit auf Lüneburg ist zweifelhaft: Der Messpunkt liegt auf eine Höhe von 73 m über Normalnull und ca. 41 km südlich des Abschnitts 1 der geplanten A39. Lüneburg liegt nur 27 m über Normalnull. Aufgrund der unterschiedlichen Höhen und der Entfernung ist die Übertragbarkeit zweifelhaft. Es ist unklar, warum nicht die Wetteraufzeichnungen vom Lüneburger Flugplatz herangezogen werden, der nur wenige hundert Meter vom Abschnitt 1 der geplanten A39 entfernt liegt.

Inversionswetterlagen wurden nicht berücksichtigt. Weder Angaben über deren Häufigkeit noch deren zu erwartender Einfluss auf Luftschadstoffentwicklungen sind in der luftschadstofftechnischen Untersuchung enthalten.

Für den Kindergarten Brandheider Weg sollte ein Untersuchungspunkt hinzugefügt werden (Abb. 2.1), insbesondere bei Ostwind und Inversionswetterlagen ist hier eine Belastung zwei- bis sechsjähriger Kinder zu befürchten. Aufgrund der öfter vorherrschenden leichten Westwinde sollte in gleicher Entfernung und auf gleiche Höhe westlich der geplanten A39 ebenfalls ein Untersuchungspunkt hinzugefügt werden.

Der nicht unerhebliche Verkehr (prognostiziert 8200 Kfz/Tag) auf der Erbstorfer Landstraße wurde in der luftschadstofftechnischen Untersuchung ausgeklammert. Auch von diesem Verkehr gehen Emissionen aus, die addiert werden müssten.

Es wurde nur der reibungslose Verkehrsablauf betrachtet, keine Staus und Umfahrungen durch das Stadtgebiet und auch nicht die geänderte Verkehrsführung während der Bauphase.

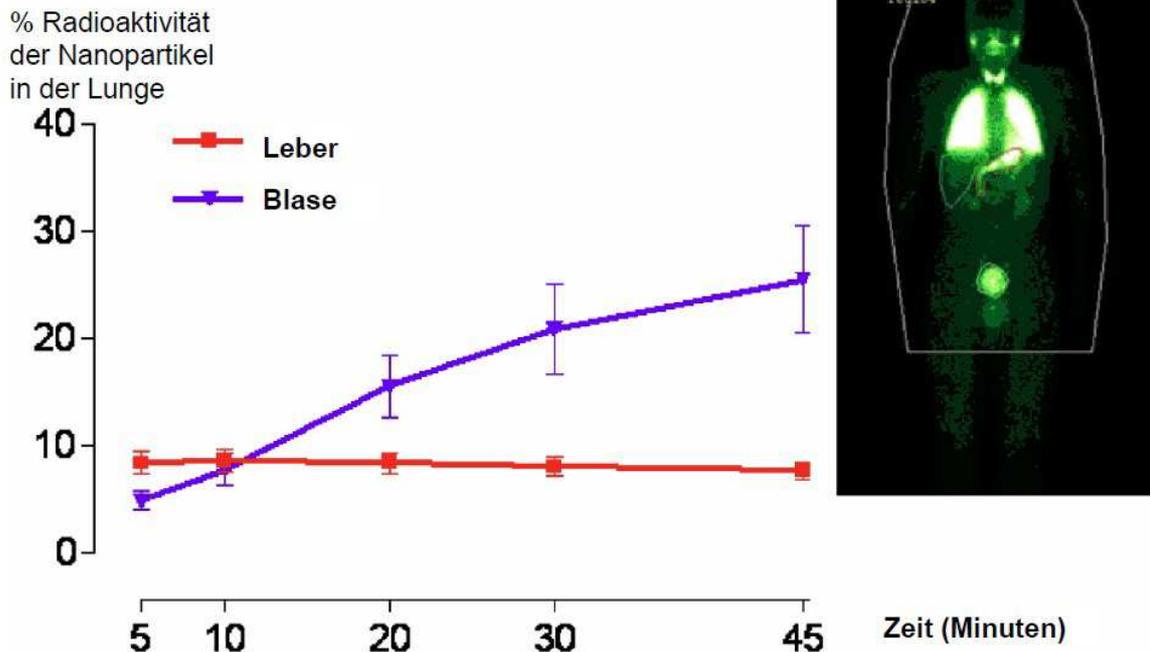
Die Emissionen von PM 2,5 sind gemäß neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen so niedrig wie möglich zu halten. Der heutige Zielwert und Grenzwert ab 2015 von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und spätere nach der 39. BImSchV berechneten Grenzwerte sind nach dem heutigen wissenschaftlichen Stand zu hoch. Diese Erkenntnisse, die seit mindestens 2007 bekannt sind, wurden in der luftschadstofftechnischen Untersuchung nicht erwähnt. Die Angabe der Grenzwerte in  $\text{g}/\text{m}^3$  täuscht über die Anzahl der Partikel hinweg: Ein Partikel PM 10 hat das Volumen und bei gleicher Zusammensetzung auch das Gewicht von 64 Partikeln PM 2,5.

Für kleinere Partikel (PM 1, PM 0,1), die noch gesundheitsgefährdender (weil direkt „blutgängig“) sind, gibt es keine Grenzwerte und wahrscheinlich auch messtechnische Probleme.

In einem Vortrag in Lüneburg am 16.12.2009 führte der damalige Leiter des Lüneburger Gesundheitsamtes aus, epidemiologische Studien belegen einen Anstieg der Todesrate durch Atemwegserkrankungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen und eine Krankheitszunahme bei Personen mit Atemwegserkrankungen durch Partikel kleiner PM 2,5 und kleiner PM 0,1. Er erwähnte in seinem Vortrag auch eine Untersuchung, die bei 18-Jährigen, die langjährig innerhalb von 500 m an einer Autobahn oder Hauptverkehrsstraße gewohnt haben, ein ausgeprägtes Defizit der Lungenfunktion festgestellt hat.

Hier zur Verdeutlichung eine Abbildung aus einem Vortrag, den Prof. Dr. med. Eberhard Greiser am 7.10.2010 in Wittingen gehalten hat:

## Inhalation von radioaktiven Nanopartikeln durch einen Freiwilligen



Hoet et al. Journal of Nanobiotechnology 2004; 2:12

In diesem Zusammenhang sei auch verwiesen auf das Dokument „Kritische Wertung des luftschadstofftechnischen Gutachtens im Planfeststellungsverfahren zur A39 Abschnitt 1“ von Dr. Helmut Riesner

[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2012-06-04\\_Bewertung\\_Luftgutachten.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2012-06-04_Bewertung_Luftgutachten.pdf)

sowie dessen Anlagen

[http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2012-06-04\\_Bewertung\\_Luftgutachten\\_Anlagen.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2012-06-04_Bewertung_Luftgutachten_Anlagen.pdf) .

Unklar ist, warum sich die luftschadstofftechnische Untersuchung auf die  $\text{NO}_x$ , PM 10 und PM 2,5 beschränkt. Zumindest für  $\text{O}_3$  (Ozon) gibt es Grenzwerte, die bereits heute in einigen Städten überschritten werden. Auch die  $\text{CO}_2$ -Immissionen sollten untersucht werden.

Zum Schutz der Anwohner und der Kindergartenkinder beantrage ich eine Auflage zur Einrichtung von Messpunkten für Ozon ca. 100 m östlich und ca. 100 m westlich des nördlichen Ausgangs der Abdeckung. Die luftschadstofftechnische Untersuchung sollte durch ein umweltmedizinisches Gutachten ergänzt werden.

## 8.1 Unterschiede zur Untersuchung im Raumordnungsverfahren

Die luftschadstofftechnische Untersuchung weist Unterschiede zur Untersuchung aus dem Raumordnungsverfahren auf, die erklärt werden müssen.

Dazu Textauszüge aus der Landesplanerischen Feststellung:

Auf Seite 8 werden für den Teilabschnitt 586 (GP 2-5/2) Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und Stickoxiden prognostiziert:

"Die Berechnungen der Luftschadstoffgesamtbelastungen in Lüneburg haben für die relevanten Schadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) in geringem Umfang Konflikte der Variante GP2-5/2 und GP2-5/2 mit den geltenden Grenzwerten der 22. BImSchV ermittelt.", wobei es eigentlich "GP 2-5/1 und GP 2-5/2" hätte heißen müssen.

Folgende weitere Sätze auf Seite 8 unten und Seite 9 oben:

"Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> als Tagesmittelwert für PM10-Konzentrationen an mehr als 35 Tagen im Jahr ist nach derzeitigen konservativen Berechnungen jedoch bei beiden Varianten nicht auszuschließen.",

gemeint sind hier die Teilabschnitte 502 (GP 2-5/1) und 586 (GP 2-5/2),

und

"Für die Stickoxide liegt die Vorbelastung derzeit ebenfalls bei ca. µ20 g/m<sup>3</sup> im Jahresmittel. Auch hier ergibt sich durch die Variante GP2-5/2 ein Anstieg der Belastung, so dass sich für einige autobahnahe Gebäude eine Belastung knapp unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> ergibt. An einem Gebäude ist mit bis zu 42 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel eine geringfügige Überschreitung des Grenzwertes im Jahre 2015 möglich."

Im Luftschadstoffgutachten finden sich auf Seite 4 die folgenden Sätze:

"Aufgrund der durchgeführten Immissionsprognosen werden für die hier betrachteten Planungen zur Variante Nr. 586 und deren verkehrsbedingte Auswirkungen auf die Luftschadstoffe an den beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten im Untersuchungsgebiet, wie straßennaher Wohnbebauung, im Vergleich zum Prognosenullfall überwiegend erhöhte Immissionen und vereinzelt Konflikte mit geltenden Grenzwerten der 22. BImSchV ermittelt. Am Untersuchungspunkt 1 an der autobahnnahen Wohnbebauung im Bereich Lüneburg-Moorfeld wird für das Jahr 2015 mit NO<sub>2</sub>-Immissionen bis 42 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel eine geringfügige Überschreitung des ab 2010 gültigen Grenzwertes der 22. BImSchV für NO<sub>2</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel berechnet."

und

"Eine Einhaltung des PM10-Kurzzeitgrenzwertes ist hier (Untersuchungspunkt 1 bei Teilabschnitt 586) und auch an weiteren Bereichen in Lüneburg-Moorfeld nicht sicher gewährleistet."

Auf Seite 31 der folgende Satz zum Teilabschnitt 586:

"Im Bereich der in Lüneburg-Moorfeld an der zur A 39 nächstgelegenen Wohnbebauung 2 (Punkt 1) überschreiten die NO<sub>2</sub>-Immissionen im Untersuchungsfall der Variante Nr. 586 im Jahr 2015 den ab 2010 gültigen Immissionsgrenzwert der 22. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel."

Auf Seite 38, ebenfalls zum Teilabschnitt 586:

"Eine Einhaltung des PM10-Kurzzeitgrenzwertes am Untersuchungspunkt 1 und an weiteren Bereichen in Lüneburg-Moorfeld ist nicht sicher gewährleistet."

Die vorstehend unter Punkt 7 dargelegten Ausführungen zur Verfassungswidrigkeit der zu Grunde gelegten Rechtsbestimmungen gelten sinngemäß auch bezüglich der in Rede stehenden Luftschadstoffe.

## 9 Abschnittsweise Planfeststellung

In Abschnitt 9 des Erläuterungsberichts wird behauptet, jeder Planungsabschnitt besäße eine kleinräumige Verkehrsfunktion und daher bestehe kein Risiko eines Planungstorsos. Es wird jedoch nicht belegt, dass diese kleinräumige Verkehrsfunktion den Bau des jeweiligen Abschnittes rechtfertigen würde.

Insbesondere für den Abschnitt 1 ist nicht ersichtlich, inwiefern er als Einzelmaßnahme verkehrswirksam sein soll, mit der die Leichtigkeit des Verkehrs nachhaltig verbessert werden soll, wie im Erläuterungsbericht auf Seite 7 oben erwähnt ist. Die Straße in diesem Bereich ist bereits vierspurig, das würde sich durch die A39 nicht ändern, es kämen lediglich Standstreifen hinzu. Auch an der Anzahl und der Lage der Anschlussstellen würde sich nichts ändern, sie würden lediglich etwas großzügiger ausgebaut. Der bisherige Ausbauzustand der Straße und der Anschlussstellen ist aber für den bisher anfallenden Verkehr ausreichend. Im Fall von Sperrungen kommt es bereits heute im Stadtgebiet zu Staus, dagegen jedoch haben die Planer bisher kein Konzept vorgelegt.

Die Umbauten am südlichen Ende des Abschnittes 1 erscheinen bei einer Betrachtung als Einzelmaßnahme völlig unnötig.

Der Abschnitt 1 hätte also ohne die weiteren Abschnitte kaum einen verkehrlichen Nutzen. Daher darf das Baurecht erst erteilt werden, wenn auch für alle anderen Abschnitte erwiesen ist, dass der Bau juristisch durchsetzbar ist. Das ist aber insbesondere aus naturschutzrechtlichen Gründen (siehe Abschnitt 12 und 12.1, insbesondere Ortolan und Wachtelkönig) und wegen der im Fall der Realisierung notwendigen Enteignungen unwahrscheinlich.

Anders als im Erläuterungsbericht behauptet, besteht also das Risiko eines Planungstorsos.

Ich beantrage daher, keine abschnittsweise Planfeststellung durchzuführen.

## 10 Rastanlagenkonzept

Über das Rastanlagenkonzept wurde noch keine abschließende Entscheidung gefällt. Durch eine Planfeststellung des Abschnitts 1 würde ein Parkplatz oder eine Rastanlage im Abschnitt 1 von vornherein ausgeschlossen, obwohl sich der Bilmer Berg dafür anböte, denn hier wären die Leitungswege deutlich kürzer als bei der nahe Barendorf geplanten Rastanlage. Es ist nicht ersichtlich, warum das Interesse der Stadt Lüneburg, hier ein Gewerbegebiet zu erweitern, schwerer wiegt als das Interesse der Gemeinde Barendorf, die Nachteile durch eine nahegelegene Rastanlage fürchtet.

Ich beantrage daher, zunächst die Lage der Rastanlagen und Parkplätze abschließend unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und der betroffenen Bürger zu klären, bevor eine Planfeststellung eines Abschnittes erfolgt.

## 11 Grundwasser

Grundwasseruntersuchungen für die Gründung der Abdeckelung im Bereich Moorfeld sind bisher nicht vorgestellt worden. Schon der Name „Moorfeld“ sagt aus, dass es sich hier um ein sensibles Gebiet bezüglich des Grundwassers handelt. Auch bei der Versetzung vorhandener Brücken und bezüglich der Verlegung des Raderbachs sind umfassende Gutachten notwendig.

Bei der Betrachtung von Wasserschutzgebieten und potentiellen Schadstoffeinträgen in das Grundwasser werden lediglich „Durchschneidungslängen“ betrachtet. Die tatsächlichen geologisch/hydrogeologischen Untergrundverhältnisse und ohne weiteres erfassbare Parameter wie Durchlässigkeiten und Grundwasserfließrichtungen bleiben unberücksichtigt.

Auch werden nicht die Auswirkungen durch den Betrieb der A 39 berücksichtigt. Aufgrund der hohen Fahrzeugdichte und der hohen Grundwasserempfindlichkeit besteht ein erhebliches Risikopotential für Schadstoffeinträge durch Straßenabwasser (Öle, Benzin, Bremsabrieb etc.), Spritzwasser, Ablagerungen aus Emissionen und nicht zuletzt durch Unfälle. Da Feuchtgebiete in unmittelbarer Nachbarschaft liegen sowie das Grundwasser in benachbarten Gärten zum

Bewässern und ggf. auch als Trinkwasser genutzt wird, sind hierzu besondere Ausführungen und Maßnahmen zu treffen.

## 12 Naturschutz

Schon allein aufgrund der Anzahl unüberwindlicher naturschutzrechtlicher Probleme, die im Anhang 1 des Erläuterungsberichts für die weiteren Abschnitten der geplanten A39 aufgezählt werden, darf keine Planfeststellung für den Abschnitt 1 erfolgen. Zur Verdeutlichung hier eine Aufzählung nur aus den Abschnitten 2 und 3:

Abschnitt 2, Nr. 1: FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ wird in einem Abstand von gut 250 m passiert. Trotzdem kommt es zu Belastungen durch Stickstoffeintrag, Verschmutzungen und Barrierewirkung.

Abschnitt 2, Nr. 2: Durchschneidung von Flugrouten und Jagdgebieten von Fledermäusen.

Abschnitt 2, Nr. 3: Beschädigung und Zerstörung von Brutrevieren. Auch kleinräumige Alternativen bieten keine geringeren Beeinträchtigungen.

Abschnitt 2, Nr. 4: Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Kammmolchs, ist eine „weitgehende“ Vermeidung durch Trassenverschiebung ausreichend?

Abschnitt 3, Nr.1: Kleinräumige Alternativen zum Schutz des Ortolans im Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ nicht möglich.

Abschnitt 3, Nr. 2: Wochenstubenquartiere von Fledermäusen in direkter Nähe der Trasse, Durchschneidung essenzieller Flugrouten zu bedeutenden Jagdgebieten.

Abschnitt 3, Nr. 3: Querung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“.

Abschnitt 3, Nr. 4: Über den gesamten Planungsabschnitt 3 kommt es zur Beschädigung und Zerstörung von Brutrevieren.

Abschnitt 3, Nr. 5: Eine Vermutung, dass die Durchschneidung von Fledermaus-Flugrouten legal ist, ist nicht ausreichend. Es ist ein Nachweis erforderlich, der nicht nur §§ 44 + 45 BNatSchG einschließt.

Abschnitt 3, Nr.6: Zerschneidung von Wanderwegen und Funktionsbeziehungen des Laubfrosches und des Kammmolchs lassen sich nicht durch Alternativen vermeiden.

Hinzu kommt eine lange Liste weiterer naturschutzrechtlicher Probleme in den weiteren Abschnitten. Außerdem sind die kürzlich entdeckten Wachtelkönig-Vorkommen nahe der geplanten A39-Trasse in den Seewiesen bei Bodenteich zu berücksichtigen.

### 12.1 Artenschutz

Die in Abschnitt 2.6 des Erläuterungsberichts angegebenen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Erteilung von Ausnahmen nach § 45 (7) BNatSchG für vier artenschutzrechtlich relevante Arten sind nicht ausreichend. Es wird nicht erwähnt, dass neben der B4 auch die A7 Verkehr in Nord-Süd-Richtung aufnimmt und dass parallel dazu die A14 geplant wird. Auch die Möglichkeit des Ausbaus der B 4 wird nicht erwähnt. Zudem werden die Probleme der B4 zwischen Melbeck und Gifhorn mit den Verkehrszahlen im nördlichen Bereich der Lüneburger Ostumgehung untermauert. Die Verkehrszahlen in den problematischen Bereichen sind für den Prognosenullfall nicht einmal halb so hoch. Soll hier zu Lasten der betroffenen Arten bewusst getäuscht werden?

Für die „wesentliche“ Entlastung der B4 durch die A39 sollten Beispielzahlen für Ortslagen genannt werden z.B. Melbeck im Bezugsfall 17100 Kfz/24h und im Planfall 13400 Kfz/24h.

War die Bestands-Erfassung gefährdeter Arten ausreichend? Gibt es Lösungsmöglichkeiten für die Ortolan-Vorkommen im Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“? Sind die Haubenlerchen auf dem Gelände der Firma Werum bekannt? Die kürzlich entdeckten Wachtelkönig-Vorkommen nahe der geplanten A39-Trasse in den Seewiesen bei Bodenteich sind zu berücksichtigen.

Eine Durchschneidung der Lebensräume von Ortolan und Wachtelkönig würde trotz beidseitig der Trasse durchgeführter Ausgleichsmaßnahmen mittelfristig unweigerlich zum Verschwinden dieser Arten aus diesen Gebieten führen. Aus diesem Grund darf hier keine Autobahn gebaut werden.

Bezüglich des Arten- und Naturschutzes schließe ich mich den Einwendungen der Naturschutzverbände, des Dachverbands der Bürgerinitiativen gegen die A39, sowie allen übrigen Einwendungen an, die dieses Thema ausführlich behandeln.

### **13 Wertverlust von Immobilien**

Bereits das bisherige Stadium der Planung hat bei Immobilien einen Wertverlust verursacht, für den nicht entschädigt wird. Im Fall des Baus der A 39 würde die Wertminderung noch verstärkt und wäre unumkehrbar. In diesem Fall wäre das Grundrecht auf Eigentum nach Art. 14 GG verletzt, denn die Folge wären konkrete wirtschaftliche Nachteile. Es handelt sich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff.

### **14 Zubringerverkehr**

Auf der Erbstorfer Landstraße ist eine höhere Verkehrsbelastung zu erwarten, wenn aus der bisherigen Ostumgehungs-Auf- und -Abfahrt Scharnebeck/Ebensberg/Moorfeld eine Autobahn-Anschlussstelle wird. Die Anwohner befürchten hier eine verstärkte Belästigung durch Lärm und Abgase, eine Verschlechterung der Nutzbarkeit der Erbstorfer Landstraße und eine größere Gefahr für die Schulkinder, für die die Erbstorfer Landstraße ein Teil des Schulwegs zur Grundschule Lüne ist.

Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nicht die durch den zusätzlichen Zubringerverkehr bewirkten Belastungen.

### **15 Geschwindigkeitsbegrenzung**

Die Ostumgehung wurde für eine Geschwindigkeit von 80 km/h geplant, auch die damaligen Berechnungen für die Schallemissionen für den Bereich Moorfeld stützten sich auf diese Geschwindigkeit sowohl für LKW als auch für PKW. Trotzdem wurde später die Geschwindigkeitsbegrenzung für PKW auf 100 km/h erhöht.

Im Januar 2012 hat der Lüneburger Oberbürgermeister Mädge für die Ostumgehung zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Dahlenburger Landstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h für LKW und 80 km/h für PKW angeordnet. Die Anwohner verlangen eine Erklärung, warum es fünf Monate dauert, bis diese Anordnung durch die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zur Prüfung an das Verkehrsministerium weitergeleitet wird. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung ist für die A39 zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Dahlenburger Landstraße beizubehalten, da hier eine Bundesstraße mit Tempolimit zur Autobahn umgewidmet wird. Auch mit der Abdeckung in Moorfeld wären ohne Geschwindigkeitsbegrenzung passive Lärmschutzmaßnahmen in der Scheffelstraße nötig, die mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung möglicherweise unnötig wären.

Diese Geschwindigkeitsbegrenzung wäre sicher angemessen, bei anderen innerstädtischen Autobahnen gibt es sogar Geschwindigkeitsbegrenzungen von 60 km/h für PKW, beispielsweise in Berlin. Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen empfiehlt in ihrem technischen Regelwerk „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ unter anderem aufgrund der dichteren Folge von Anschlussstellen ebenfalls eine Geschwindigkeit von 80 km/h für Stadtautobahnen.

Wird der Bau der A39 bis 30.6.2015 nicht begonnen, ist ohnehin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Erweiterung Lärmschutz Ostumgehung“ eine Nachbesserung nötig, möglicherweise würde hier das angeordnete Tempolimit nochmals festgeschrieben.

## **16 Bauphase**

Auch während der Bauphase dürfen Betroffene nicht unzumutbar belastet werden. Die im Abschnitt 9 des Erläuterungsberichts angegebenen Informationen über die Bauphase sind nicht ausreichend. Die Lieferwege des Materials für die Abdeckung in Moorfeld sind unklar. Aus Blatt 4 der Lagepläne lässt sich vermuten, dass die Hölderlinstraße und die Gerhard-Hauptmann-Straße auf der Ostseite und der Brandheider Weg auf der Westseite als Baustellen-Zufahrten dienen sollen. Im Erläuterungsbericht finden sich dazu keine Angaben.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, die großen Baufahrzeuge und die Verkehrsbehinderungen entstehen nicht nur zusätzlicher Lärm und Feinstaub, sondern auch Unfallgefahren. Es ist zu vermuten, dass diese Belastungen während der erwarteten 4-jährigen Bauphase insbesondere für den Kindergarten Brandheider Weg, aber auch für die Anwohner der betroffenen sowie angrenzenden Straßen nicht zumutbar sind. Es könnte Halteverbote an den Strecken geben, so dass viele Anwohner keine Parkmöglichkeit mehr hätten.

Nur mit Hilfe näherer Angaben könnte beurteilt werden, ob die Belastungen während der Bauphase für die Anwohner zumutbar sind.

## **17 Qualität der Planungsarbeiten**

Die Beantwortung einer Frage nach dem Qualitätsmanagement für die Planungsarbeiten, die bereits im Raumordnungsverfahren an die Planungsbehörde gerichtet wurde, steht noch aus. Wie wird die Qualität der Planungsunterlagen und der Gutachten gesichert und kontrolliert? Aufgrund der vielen Unzulänglichkeiten drängt sich die Frage auf, ob das verwendete Verfahren des Qualitätsmanagements ausreichend ist. Die Planungsunterlagen sollten um eine Beschreibung der Qualitätssicherung und Qualitätskontrolle ergänzt werden.