

Stephanie und Volker Constien
Theodor-Storm-Straße 28
21337 Lüneburg

Stadt Lüneburg
z. Hd. Frau Schröder-Ehlers
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Einwendungen zum Raumordnungsverfahren für die A39

Lüneburg, den 21. Mai 2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der Vorstellung der Vorzugsvariante erfuhren wir vom geplanten Trassenverlauf quer durch den Lüneburger Stadtbereich Lüne-Moorfeld. Wahrscheinlich teilen die meisten Lüneburger, mit Sicherheit aber alle Nachbarn und Anwohner der betroffenen Bereiche unsere Bestürzung. Wir erheben Einwendungen gegen die bisherige Planung der Autobahn A39, insbesondere der Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 und die Varianten Teilabschnitte 503 und 504. Wir beantragen, die Planung der A39 einzustellen.

Im Gebiet Lüne-Moorfeld begannen nach der Vorstellung der Vorzugsvariante Protest-Aktivitäten. Eine Bürgerinitiative wurde gegründet, die sich dem Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A39 anschloss. Menschen opfern viel Freizeit für ihre Aktivitäten gegen die A39 oder wenigstens gegen eine oder mehrere der geplanten Trassen. In diese Arbeit ist sicher bereits ein Vielfaches der für die Autobahnplanung investierten Zeit geflossen. Bei der Vorstellung der Planung in der Schule Lüne am 9. Mai 2006 bekamen die Planer heftigen Gegenwind zu spüren. Im Gegensatz zu der West-Variante und der Ebensberg-Variante war eine Planung mitten durch die Stadt für die Anwohner in Lüne-Moorfeld so unglaublich, dass sich hier der Widerstand erst nach der Vorstellung der Vorzugsvariante regte. Sollte der Widerstand der Anwohner der West- und Ebensberg-Variante mit in die Planung eingeflossen sein (was aufgrund der Bewertungen des Schutzgutes Mensch – Wohnen in den Variantenvergleichen wahrscheinlich ist), sind diese Teile der Planung zu revidieren, denn die Empörung und der Widerstand in Lüne-Moorfeld ist mindestens genauso groß. Die Aktivität der Bürger und der Zusammenhalt in Lüne-Moorfeld ist größer als je zuvor.

Das erstmalig zum Einsatz kommende beschleunigte Verfahren lässt den Bürgern nicht genügend Zeit, sich mit den Planungsunterlagen auseinanderzusetzen. Die Stadt Lüneburg hat für ihre Stellungnahme eine Fristverlängerung bis zum 31. Juli 2006 bekommen, die Bürger müssen ihre Einwendungen bis zum 23. Mai 2006 abgegeben haben. Warum diese Ungerechtigkeit und warum überhaupt hier erstmalig das beschleunigte Verfahren?

Die Autobahn wird vorrangig für die Aufnahme des überregionalen Verkehrs (Hamburg – Dresden und Skandinavien – Südost-Europa) geplant. Überregionaler Verkehr wird von ihr angezogen und durch die Region – bei Realisierung der Vorzugsvariante sogar durch die Stadt – geleitet. Dies wäre nicht nötig, der überregionale Verkehr in diese Richtung könnte ohne Realisierung der A39 von der A14 und der A24 aufgenommen werden. Das Vorhaben, eine Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg zu bauen, stammt aus der Zeit der deutschen Teilung, vielleicht hatte man sogar schon vor dem 2. Weltkrieg diese Idee. Die heute veränderten Gegebenheiten durch die deutsche Wiedervereinigung und der EU-Osterweiterung werden durch eine weitere Nord-Süd-Verbindung neben A7, B4 und A14 nicht berücksichtigt. Zudem war die Trasse des heutigen Teilabschnitts 502 schon für den Bau der Ostumgehung in der Planung, wurde aber zugunsten des heutigen Teilabschnitts 503 mitten durch das Wohngebiet Moorfeld verworfen.

Im Erläuterungsbericht auf Seite 32 wird deutlich darauf hingewiesen, „dass die konfliktärmeren bzw. relativ konfliktarmen Bereiche bereits ein Konfliktpotenzial aufweisen“. Aus dieser Aussage werden anscheinend keine Konsequenzen gezogen. Alle in den Planungsunterlagen gemachten Aussagen über die Stärke der Betroffenheit von Schutzgütern sind relativ zu der durchschnittlichen Betroffenheit aller Varianten. Das heißt, wenn etwas als günstig oder sehr günstig bewertet wird, bedeutet dies nur, günstiger oder viel günstiger als der Durchschnitt. Trotz einer günstigen oder sehr günstigen Bewertung kann die entsprechende Variante für das betroffene Schutzgut sehr nachteilig sein, nur nicht so nachteilig wie beim Durchschnitt aller Varianten. Für einen Vergleich von Varianten mag eine relative Bewertung ausreichen. Für die Entscheidung, ob überhaupt eine Autobahn gebaut wird, benötigt man jedoch absolute Zahlen. Zu dem Gegenargument, über den Bau sei bereits mit Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 entschieden worden, verweisen wir auf den ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan 2003 festgeschriebenen naturschutzfachlichen Planungsauftrag, aufgrund dessen zu prüfen ist, „inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“ (Kapitel 3.4.6.2 des Bundesverkehrswegeplans 2003).

In Untersuchung 1.1, Anhang 1 wird der Raumwiderstand von Siedlungsgebieten wird 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 Denkmalen

Eine differenziertere Gewichtung, insbesondere die Bevorzugung des Schutzgutes Mensch ist nicht erkennbar. Im Variantenvergleich erfolgt 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. Allein die Tatsache, dass eine Vorzugsvariante mitten durch Lüneburg ermittelt wurde, lässt auf Fehlbewertungen oder grundsätzliche Schwächen der Methodik schließen.

Während Planungskorridore durch die Stadt existieren, werden andere Gebiete mit sehr hohem Raumwiderstand von vornherein von der Planung ausgeschlossen. 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 B4 nördlich von Uelzen keinen Planungskorridor gibt, schließlich wäre nicht nur der von der Verkehrsuntersuchung Nordost empfohlene Ausbau der B4, sondern auch die Nutzung großer Teile der B4-Trasse als A39 denkbar. Auch der Anschluss der A39 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, Abschnitt 3.4.2, Seite 51 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 können. Im Erläuterungsbericht ist auf Seite 38 zu lesen: „Als besondere Konfliktbereiche sind die Städte Lüneburg und Gifhorn hervorzuheben, da mögliche Trassenführungen der A 39 dort unmittelbar durch das Stadtgebiet führen müssen.“ Es gibt auch mögliche Trassenführungen um die Städte herum. Die Varianten durch Stadtgebiete hätten deshalb von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden müssen.

In Unterlage 1.1, Umweltverträglichkeitsstudie I, Karte 4 sind Konfliktschwerpunkte eingezeichnet. Der Bereich Lüne-Moorfeld wäre ein weiterer Konfliktschwerpunkt, ebenso alle Bereiche in Richtung Innenstadt. 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.

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 eine Vorzugsvariante mitten durch die Stadt präsentiert.

Als Anwohner und Hauseigentümer in Lüneburg-Moorfeld, Theodor-Storm-Str. 28, sind wir vom Bau der A39, Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 oder Varianten Teilabschnitte 503 oder 504 direkt betroffen. Das Wohngebiet zeichnet sich trotz vorhandener Vorbelastungen aus durch relative Ruhe (für das Wohnen in einer Stadt) und die Nähe zu Kindergarten und Schule. Eine Bereicherung sind sicher auch das Einkaufszentrum Löwecenter und die Kleingartenkolonie Moorfeld. Der Vorteil, dass unser Haus mit seiner Nähe zur Ostumgehung trotz des ruhigen Wohnens sehr verkehrsgünstig gelegen ist, wird von uns nicht genutzt, da wir unsere Arbeitsplätze in der Wulf-Werum-Straße zu Fuß oder per Fahrrad und in Harburg per Bahn erreichen.

Bereits das bisherige Stadium der Planung hat bei unserem Haus einen Wertverlust verursacht, für den wir nicht entschädigt werden. Dabei haben wir das Haus erst 1999 gekauft und im Hinblick auf die nahe Ostumgehung erwartet, dass mit dem Bau einer Autobahn in der Nähe nicht zu rechnen sei. Das Haus ist eine wesentliche Säule unserer Altersvorsorge. Sollte die A39 hier gebaut werden, würde die Wertminderung noch verstärkt und wäre unumkehrbar. In diesem Fall wäre unser Grundrecht auf Eigentum nach Art. 14 GG verletzt, denn die Folge wären konkrete wirtschaftliche Nachteile für uns. 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. Im Fall des Baus der A39 beantragen wir für unser Haus im Planfeststellungsbeschluss sowohl die Gewährung passiven Schallschutzes als auch die Festsetzung einer angemessenen Entschädigung für den Wertverlust.

Zu oben genannter Immobilie gehört auch ein Garten, den wir während des ganzen Jahres, vor allem aber in der warmen Jahreszeit bis in die späten Abendstunden nutzen. Auch wenn alle Grenzwerte eingehalten werden, wird nach dem Bau der A39, Varianten Teilabschnitte 502 oder 503 dieser Garten nur noch eingeschränkt nutzbar sein. Trotz eines passiven Lärmschutzes an unserem Haus wäre durch die nur eingeschränkte Nutzbarkeit des Gartens die Privatsphäre von uns und unseren Kindern erheblich verletzt.

Die statistisch erwiesene erhöhte Kriminalität (Raub und Einbruchdiebstahl) in der Nähe von Autobahnen würde unsere Hausrat- und Auto-Teilkaskoversicherung veranlassen, uns in eine höhere Risikoklasse einzuordnen, wodurch die Beiträge steigen würden.

Die Wertminderung von Immobilien und die damit verbundenen Schadensersatz-Forderungen und –Zahlungen sind bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht berücksichtigt worden, nicht einmal für Variante Teilabschnitt 503, für deren Realisierung sogar Häuser abgerissen werden müssten. Ob in das Nutzen-Kosten-Verhältnis sonstige Ausgleichsmaßnahmen eingerechnet sind, ist unwahrscheinlich. Für die A39 allein ist kein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt worden, nur zusammen mit der A14 und B190. Wir halten dies für eine unzulässige Vorgehensweise. Die Verkehrsuntersuchung Nordost von 1995 und die Aktualisierung dieser Untersuchung von 2002, die einzigen wissenschaftlichen Untersuchungen zu diesem Thema, empfehlen den Bau der A14 und B190, sowie den Ausbau der B4 mit Ortsumfahrungen, nicht den Bau der A39. Diese Untersuchungen wurden von staatlicher Seite in Auftrag gegeben. Jetzt werden die Ergebnisse ignoriert, in Unterlage 4, Seite 1 wird die A39 sogar als Teil der Umsetzung der Ergebnisse der VUNO beschrieben.

Die im Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.2.2.5 angesprochene Wirtschaftlichkeit der A39 darf deshalb zumindest angezweifelt werden. Außerdem wird hier auf den Bundesverkehrswegeplan von 2003 verwiesen, damals waren die Kraftstoffpreise noch wesentlich niedriger. Die Wirtschaftlichkeit sollte deshalb auf jeden Fall erneut geprüft werden. Wir vermuten, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39 so miserabel ist, dass sie eigentlich nicht gebaut werden dürfte. Im Bundesverkehrswegeplan sind 437 Mio € veranschlagt. Die aktuell für die Vorzugsvariante eingeplanten Kosten liegen bei 608 Mio. €, was das Nutzen-Kosten-Verhältnis nochmal auf 71% des bisher nicht ermittelten oder geheim gehaltenen Wertes verschlechtert. Es ist wahrscheinlich, dass die realen Kosten auch aufgrund noch nicht eingerechneter Entschädigungs-Zahlungen noch höher sind sich dadurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis weiter verschlechtert.

Wir beantragen die Offenlegung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die A39.

Wenn die Planer in ihrer Verkehrsuntersuchung (Erläuterungsbericht Abschnitt 2.2.2 und Unterlage 4) zu anderen Ergebnissen kommen als die Verkehrsuntersuchung Nordost, dann müssen sie dies ausreichend begründen, sich mit der Verkehrsuntersuchung Nordost auseinandersetzen und diese widerlegen. Da die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Nordost nicht widerlegt wurden, haben sie weiterhin Gültigkeit. Ein öffentliches Interesse am Bau der A39 können wir nicht aus folgenden Gründen nicht erkennen:

1. Die Verkehrsuntersuchung Nordost hat zum Ergebnis, dass die A39 nicht notwendig ist.
2. Seit den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts gibt es keinen Zusammenhang mehr zwischen dem Bau einer Autobahn und entstehenden Arbeitsplätzen. Allenfalls würden Arbeitsplätze aus dem Umland abgezogen und an der Autobahn angesiedelt. Nicht einmal vom Bau der Autobahn würden lokale Baufirmen profitieren, da das Projekt europaweit ausgeschrieben werden muss. Den Zuschlag werden natürlich wie schon bei der Ostseeautobahn A20 preiswerte osteuropäische Anbieter bekommen.
3. Für die Region bedeutet die Durchleitung von überregionalem Transitverkehr eine vermeidbare, zusätzliche Belastung, da der überregionale Transitverkehr ebenso gut über die A14 und die A24 fließen könnte.

Wir beantragen deshalb, die Planungen für die A39 einzustellen und keine weiteren Steuergelder zu verschwenden. Hilfsweise beantragen wir, dass die Bundesrepublik Deutschland sich zur vollständigen finanziellen Ersatzleistung aller unserer gesundheitlichen und eigentumsrechtlichen Nachteile verpflichtet. Ein Teil des verplanten Geldes sollte in einen Ausbau der B4 fließen, vierspurig mit Ortsumfahrungen. Dadurch erzielt man mit weniger Geld in kürzerer Zeit bessere regionale Effekte.

Die von den Planern untersuchte Variante der B4 zwischen Lüneburg und Uelzen ist praktisch eine komplett neue Straße, die nur gelegentlich die jetzige B4 schneidet. So war das sicher von der Verkehrsuntersuchung Nordost nicht gedacht, natürlich sollte die bereits vorhandene Trasse möglichst ausgiebig genutzt werden. Lediglich Ortsumfahrungen sollten auf neuen Trassen geführt werden. Stattdessen wird eine neue B4 quer durch die Landschaft geplant. Dann darf man sich nicht wundern, wenn sie aus naturschutzfachlicher Sicht genauso ungünstig ist wie eine Autobahn.

Dem Bundesverkehrswegeplan von 2003, Anhang Niedersachsen, Seite 118 kann man dazu entnehmen, dass für die A39 ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag bestehe, es wird auf Kap. 3.4.6.2 des Bundesverkehrswegeplans verwiesen. Dort steht unter anderem: "Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können."

Eine gewissenhafte Umsetzung dieser Forderung ist nicht erkennbar.

Im Hauptvariantenvergleich wird die zusätzliche Lärmbelastung der Vorzugsvariante innerhalb Lüneburgs beschrieben und verglichen mit der Situation bei Realisierung der West-Variante. Es wird von einer Entlastung durch den Rückbau der B4 gesprochen, auf die Zusammenführung der getrennten Teile von Moorfeld hingewiesen. Dass aber durch die Vorzugsvariante der A39 Moorfeld von Lüne getrennt wird, wird nicht erwähnt. Dabei ist diese Trennung von größerer Bedeutung, weil sich der Kindergarten Lüne Weg, die Grundschule Lüne und die Lüne Kirche, zu deren Gemeinde Moorfeld gehört, in Lüne befinden. Es wird festgestellt, dass von der B4 mehr Wohngebäude betroffen sind als von der Vorzugsvariante der A39, die durch weniger dicht besiedeltes Gebiet verlaufe. Wenn als Betroffene nur die Grundstücke oder Menschen mit weniger als 30 m Abstand gezählt werden, mag das stimmen, denn die Ostumgehung ist damals mitten durch das Wohngebiet Moorfeld gebaut worden. Tatsächlich betroffen sind von der A39 aber mindestens alle Anwohner in weniger als 500 m Abstand, denn dieser Abstand gilt eigentlich als Mindestabstand einer Autobahn von Siedlungsgebieten.

Im Erläuterungsbericht 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. Wie mit dieser Vorgabe die Teilabschnitte 502 und 503 entwickelt werden konnten ist uns schleierhaft.

Im Erläuterungsbericht auf Seite 33 wird versprochen, dass Siedlungsbereiche innerhalb des Untersuchungsraumes „in erster Priorität von den Trassenführungen gemieden werden“. Die Trassenführung der Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 hält dieses Versprechen nicht.

Im Erläuterungsbericht auf Seite 264 wird 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“. Für Teilabschnitt 502 stellt sich die Frage, welcher Abstand in diesem Satz gemeint ist. Der Abstand von wenigen Metern im Bereich Lüne-Moorfeld kann es nicht sein, der Abstand Null im geplanten Neubaugebiet Schlieffenpark auch nicht.

Warum die Autobahn überhaupt durch dicht besiedeltes Gebiet geplant wird, bleibt rätselhaft. Die Einhaltung von Grenzwerten (wobei das hier angewandte Bundesimmissionsschutzgesetz höhere Grenzwerte nennt als die DIN 18005, die eigentlich bei einer Planung durch reines Wohngebiet zur Anwendung hätte kommen müssen), bietet einen nur unvollständigen Schutz vor Lärmbelästigungen und dem durch Dauerbeschallung erzeugten Unwohlbefinden bis hin zu auftretenden Krankheiten. Laut Aussagen von Medizinern kann Verkehrslärm gesundheitliche

Langzeitschäden verursachen, da er Schlafstörungen verursachen oder verstärken kann. Eine verringerte Schlafzeit bedeutet Stress für den Körper, was auf Dauer zu verminderter Immunabwehr und Bluthochdruck führt.

Wir befürchten für uns und unsere Kinder, durch den Straßenlärm krank zu werden. Unsere Kinder brauchen auch tagsüber Ruhe und nachts ungestörten Schlaf. Auch die Verlärmung von Schule und Kindergarten stört eine gesunde Entwicklung. Durch den Bau der Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 oder Teilabschnitt 503 könnte es bei unseren Kindern zu dauerhaften Entwicklungsschäden kommen.

Was als „passive Lärmschutzmaßnahmen“ bezeichnet wird, bedeutet beispielsweise, dass die Anlieger der Trasse nachts die Fenster geschlossen halten müssen. Dieses ist sicher nicht nur für uns eine unzumutbare Einschränkung des persönlichen Wohlbefindens. Wir würden durch eine Realisierung vermutlich zu einem Umzug genötigt, damit verbunden wären große soziale, psychische und nicht zuletzt auch finanziellen Belastungen.

Bei den Betrachtungen werden Zubringerstraßen grundsätzlich ausgeklammert, da sie durchschnittlich überall gleichstark höher belastet werden. Dieses Verfahren verzerrt die Ergebnisse der Betrachtungen, da manche Zubringerstraßen durch dicht bewohntes Gebiet verlaufen und deshalb mit gleichstark wachsender Verkehrsbelastung für eine stärkere Belastung von Anwohnern führen als Zubringerstraßen durch weniger dicht oder nicht bewohntes Gebiet. Insbesondere müsste die Zusatzbelastung auf der Erbstorfer Landstraße berücksichtigt werden, da diese nicht nur eine Zubringerstraße wird und durch dicht bewohntes Gebiet verläuft, sondern auch durch den Rückbau der Ostumgehung sehr stark zusätzlich belastet wird, da die Anschlussstelle Ebensberg entfällt. Gleiches gilt für die Variante Teilabschnitt 503, bei der im Bereich Moorfeld die alte B4-Trasse benutzt werden, die Anschlussstelle Ebensberg aber nicht weiter bestehen soll. Der gesamte Verkehr von Osten müsste über die Erbstorfer Landstraße und entweder über den Meisterweg und die Bleckeder Landstraße zur Anschlussstelle Stadtkoppel oder über die Bockelmannstraße und über die neue Querspange durch die Goseburg oder Hamburger Straße zur Anschlussstelle Lüneburg-Nord fließen. Ein Verkehrschaos in der Stadt wäre bereits ohne besondere Vorkommnisse auf der A39 vorprogrammiert.

Nicht berücksichtigt wurde, dass die Erbstorfer Landstraße für viele Kinder der Weg zur Schule und zum Kindergarten ist. Für die Kinder wird es nicht nur lauter sondern auch gefährlicher. Der zu erwartende Verkehr würde die Kinder überfordern, Unfälle wären die Folge.

Der Rückbau der Ostumgehung wird als Entlastung beschrieben. Dies gilt sicher nur für die direkten Anwohner der jetzigen Ostumgehung, nicht für den gesamten Stadtteil Moorfeld. Im Falle der Realisierung der Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 und dem damit verbundenen Rückbau der Ostumgehung oder Variante Teilabschnitt 503 ohne Anschlussstelle Ebensberg wäre die Verkehrsbelastung an der Erbstorfer Landstraße unerträglich. Morgens, wenn Kinder den Fußweg an der Straße nutzen, um zur Schule oder zum Kindergarten zu kommen, übersteigt der Verkehr bereits heute das erträgliche Maß. Auch ist es bereits heute nicht nur zu Stoßzeiten auf der Erbstorfer Landstraße so voll, dass das Abbiegen von der Ostumgehung nach links auf die Erbstorfer Landstraße mit Wartezeiten von einigen Minuten verbunden sein kann.

Falls die Berücksichtigung von Zubringerstraßen in der Untersuchung aufgrund von Vorgaben nicht möglich sein sollte, beantragen wir die Korrektur dieser Vorgaben.

Der Rückbau der Ostumgehung im Fall der Variante 502 sollte nicht stattfinden, da die Strecke für den innerstädtischen Verkehr, zur Aufnahme des Verkehrs von Osten nach Norden und umgekehrt und als Ausweichstrecke bei Unfällen oder sonstigen Sperrungen auf der A39 benötigt wird. Andernfalls könnte es in großen Teilen des Stadtgebietes zu einem Verkehrs-Chaos kommen. Ohne Rückbau der Ostumgehung werden die Anwohner aber mit noch mehr Lärm belästigt und sind von großen Straßen und einer Bahnstrecke eingekesselt, was eine deutliche Minderung der Lebensqualität bedeutet. Die Ergebnisse sämtlicher Variantenvergleiche mit Beteiligung der Teilabschnitts 502, also alle Variantenvergleiche, die letztendlich an der Herausbildung der Vorzugsvariante beteiligt sind, basieren auf dem Rückbau der Ostumgehung und vernachlässigen dessen negative Wirkung. Im Fall der Realisierung der Varianten Teilabschnitt 503 oder 504 wäre ebenfalls keine Ausweichstrecke vorhanden und auch hier würde es im Falle einer Sperrung zu einem Verkehrschaos in der Stadt kommen.

In den Variantenvergleichen wird der Betrachtung der Lärmauswirkungen auf die Wohnbereiche in Lüneburg die Schalltechnische Untersuchung zugrunde gelegt. Diese ist aber beispielsweise im Kreuzungsbereich Teilabschnitt 502 / Erbstorfer Landstraße / Bahnstrecke nach Lübeck fehlerhaft, da hier der Lärmschutzwall unterbrochen werden muss. Dies bewirkt ein ungehindertes Austreten des Lärms in Richtung Lüne (Kindergarten, Schule, Kloster) und in Richtung Wohngebiet Moorfeld. Damit ist die Gebäudelärmzählung fehlerhaft, die ohnehin nicht die betroffenen Menschen zählt und die sich an den eigentlich zu hohen Grenzwerten des Bundesimmissionsschutzgesetzes statt an den Grenzwerten der DIN 18005 orientiert. Eine Schule oder ein Kindergarten sollten weit mehr Gewicht haben als ein Wohnhaus, sie sind in den Planungsunterlagen nur als normales Siedlungsgebiet berücksichtigt. Die besondere Bedeutung, insbesondere die hohe Belastung einer hohen Zahl von Kindern wird in den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt. Wir beantragen, die Grenzwerte der DIN 18005 als Vorgabe für die Schalltechnische Untersuchung anzusetzen.

Ein weiterer Fehler in der Schalltechnischen Untersuchung: das Wohngebiet hinter dem Löwecenter liegt deutlich höher als die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502. Ein Lärmschutzwall in diesem Bereich nützt nichts, der Schall würde trotz Schutzwall ungehindert auf das Wohngebiet treffen.

Der Bereich Kloster Lüne, Kindergarten, Schule und Lüne-Moorfeld im Bereich der Erbstorfer Landstraße ist durch die Bahnstrecken Hamburg – Hannover und Lübeck – Lüneburg, durch die Bundesstraße 209 im Bereich Bockelmannstraße und die Erbstorfer Landstraße schon jetzt stark belastet. In eine Schalltechnische Untersuchung gehört die Berücksichtigung der Vorbelastung und der durch die Autobahn zusätzlich induzierten Belastung (Zubringerstraßen Bockelmannstraße und Erbstorfer Landstraße, Anschlussstellen), sonst hat sie zum Ergebnis nicht die Lärmbelastung der Anwohner, sondern nur die durch den Verkehr auf der Autobahn selbst verursachte Lärmbelastung. Da das Bundesimmissionsschutzgesetz sicherstellen soll, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen (hier: durch Lärm) hervorgerufen werden können, muss die Summe der auf die Betroffenen einwirkenden Lärmquellen untersucht werden.

Falls die Aufnahme der Vorbelastung und der induzierten Belastung in die Untersuchung aufgrund von Vorgaben nicht möglich sein sollte, beantragen wir die Korrektur dieser Vorgaben.

Die Lärmuntersuchung tagsüber in 2 m Höhe ist nicht ausreichend, da die Grundschule Lüne mehrgeschossig ist.

Zu den Lärmbelastungen kommen die Belastung durch Feinstaub und andere Abgas-Schadstoffe. Die Planer mögen herausgefunden haben, dass all diese Belastungen innerhalb irgendwelcher Grenzwerte liegen, wie im Erläuterungsbericht auf Seite 81 zu lesen ist: Grenzwerte der Bundesimmissionsschutzverordnung werden „bereits im Fahrbahnrandbereich eingehalten, so dass keine erheblichen Auswirkungen auf den Menschen zu erwarten sind. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab. Eine weitere Betrachtung der Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Schadstoffeintrag ist daher nicht erforderlich.“

Die diese Aussage stützende Prognose in Unterlage 1.2, Tabelle 6.1-3, Seite 19 darf zumindest im Bereich Lüneburg angezweifelt werden, da die Schadstoffe wegen der geschützten Lage nicht so gut abziehen können wie auf dem Lande. Schadstoffe könnten sich in einer Glocke über der Stadt ansammeln.

Unterlage 1.1, Abschnitt 4.1.3, Seite 57 nennt folgende die Luftschadstoffbelastung betreffende Vorschriften:

- Niedersächsisches Naturschutzgesetz
- Bundesimmissionsschutzgesetz
- Bundesimmissionsschutzverordnung
- DIN 18005 (Orientierungswerte im Hinblick auf den Abwägungsbelang des § 50 BImSchG „Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität“)
- Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994
- MLuS-2002 (Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen)

Bei einer solchen Anzahl von Vorschriften ist es schwer vorstellbar, dass ausgerechnet beim Bau einer Autobahn die Schadstoffimmissionen nicht genauer betrachtet werden müssen. Eine Bewerbung Lüneburg als Luftkurort ist gescheitert. Obwohl hier wohl strengere Grenzwerte gelten, zeigt das, dass wir vorbelastet sind. Bereits heute werden Feinstaub-Grenzwerte in vielen deutschen Städten überschritten. Um dem entgegenzusteuern werden sogar Fahrverbote verhängt. Das zeigt die Sensibilität dieses aus den Betrachtungen ausgeschlossenen Themas. In der Vergangenheit wurden immer wieder verschiedene Grenzwerte angehoben, weil sie sich, auch aufgrund politisch gewollter Fehlentwicklungen, nicht mehr einhalten ließen.

Unterlage 1.1, Abschnitt 4.1.6, Seite 63 verspricht die Berücksichtigung von Vorbelastungen. Dazu und zu den durch die Autobahn induzierte zusätzliche Schadstoffbelastung auf den Zubringerstraßen ist in den Planungsunterlagen jedoch nichts zu finden.

Moorfeld und Ebensberg gehören zur Kirchengemeinde Lüne, die durch die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 zerschnitten wird. Die Kindergärten der Kirchengemeinde Lüne sind die einzigen Kindergärten mit kurzen Anfahrtswegen für die Stadtteile Lüne, Moorfeld und Ebensberg.

Der Kindergarten Lüner Weg hat heute mit seinen nur zwei Gruppen und der dadurch möglichen familiären Atmosphäre, dem schönen großen Außengelände mit altem Baumbestand und der Nähe zum Lüner Holz entscheidende Vorteile gegenüber den meisten anderen Lüneburger Kindergärten. Durch die Realisierung der Vorzugsvariante ergäben sich gravierende Nachteile: Das Außengelände wäre nur noch eingeschränkt nutzbar. Dabei sind gerade die auf diesem Außengelände stattfindenden Aktivitäten von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung der Kinder. Im Lüner Holz sammeln die Kinder wichtige Natur-Erfahrungen. Bei Realisierung der Varianten Teilabschnitte 503 oder 504 würde der Lärm hier deutlich verstärkt, bei Realisierung der Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 würde das Lüner Holz sogar vom Kindergarten abgeschnitten. Damit wäre es für die Kinder unbrauchbar, denn nach der Überquerung der Autobahn müssten sie sich erstmal so weit entfernen, dass der Lärm nicht mehr stört. Möglich wäre das nur im Fall des Rückbaus der Ostumgehung, der aber insgesamt mehr Nachteile als Vorteile mit sich bringt.

Die Sorge von Eltern, dass ihre Kinder in ihrer Entwicklung gehemmt werden, wäre berechtigt. Möglicherweise ist sogar die Gesundheit der Kinder gefährdet. Ob sich die Eltern weiterhin für den Kindergarten Lüner Weg entscheiden mögen, ist offen. Die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 macht viele Vorteile des Kindergartens Lüner Weg zunichte, er wird zum Lüneburger Kindergarten mit der stärksten Verkehrsbelastung.

Für den anderen Kindergarten der Kirchengemeinde Lüne, die Kindertagesstätte Brandheider Weg, würde die Variante Teilabschnitt 503 zu einer Verlärmung des Außengeländes führen, mit ähnlichen Folgen wie die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 für den Kindergarten Lüner Weg.

In der Grundschule Lüne wären die Unterrichtspausen auf dem Schulhof durch den Antobahnlärm eingeschränkt. An warmen Tagen wäre kein Unterricht möglich, da es mit geschlossenen Fenstern zu warm und zu stickig, mit geöffneten Fenstern zu laut wäre. Die Sorge der Eltern um die Bildung ihrer Kinder wäre berechtigt. Möglicherweise ist sogar die Gesundheit der Kinder gefährdet. Als Alternativen gibt es nur Privatschulen oder einen Umzug.

Für das Kloster Lüne bedeutet die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 den Todesstoß für die Klosterruhe. Von den Vorbelastungen Bockelmannstraße und Bahnstrecke Hannover – Hamburg ist das Kloster bereits heute stark betroffen. Die Attraktivität für Touristen würde durch die Autobahn stark beschädigt. Im Variantenvergleich GP2-5 wird das Kloster Lüne erwähnt, gleichzeitig aber gesagt, dass aufgrund der hohen Entfernung zur Autobahn (300 m) keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Wir und sicher auch die Bewohnerinnen des Klosters halten dies für eine krasse Fehleinschätzung.

Im Erläuterungsbericht auf Seite 71 wird bei der Aufzählung der sensiblen Bereiche bezüglich des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter das Kloster Lüne nicht erwähnt.

Der Bau einer der Ost-Varianten der A39 wäre mit einem Image- und Attraktivitätsverlust für Lüneburg verbunden. Die Stadt wird durch die Autobahn zerschnitten und in ihrer mittel- und langfristigen Entwicklung massiv eingeschränkt. Im Fall der Variante Teilabschnitt 502 wäre das Neubaugebiet Schlieffenpark betroffen, die Grundstücke sind jetzt in der Planungsphase überhaupt nicht, nach Realisierung sicher nur sehr schlecht veräußerbar. Die Varianten Teilabschnitte 503 und 504 betreffen die Entwicklungsfläche nördlich von Moorfeld. Der Verlust an Image und Attraktivität und die Bedeutung für den Tourismus und die Stadtentwicklung wird von der bisherigen Planung in keiner Weise berücksichtigt.

Die Bedeutung von Kleingartenkolonien wird in der Planung nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt. Eine zusätzliche Lärmbelastung der Kleingartenkolonie Moorfeld betrifft nicht nur die Pächter, sondern eine wesentlich größere Anzahl von Menschen, die die Kleingartenkolonie als Erholungsgebiet nutzen.

Die Zerstörung der Kleingartenkolonie Teichkoppel scheint für die Planer unproblematisch zu sein. Teilweise werden die Gärten jedoch seit mehreren Jahrzehnten von dieselben Pächtern bewirtschaftet. Für alle langjährigen Pächter erleidet die Lebensqualität großen Schaden, vergleichbar mit einer Enteignung.

Der Wert der Gartenkolonien als innerstädtische Erholungsgebiete wird in den Planungsunterlagen ignoriert.

Die besonderen geologischen Gegebenheiten Lüneburgs (Senkungsgebiete) sind in den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt. Es muss zumindest geklärt werden, ob eine Entfernung von 500 m zu den durch Salzabbau gefährdeten Gebieten ausreichend ist.

Mindestens in der Bauphase, eventuell sogar dauerhaft, müsste der Grundwasserspiegel entlang der Autobahntrasse abgesenkt werden. Für die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 wurden die möglichen Auswirkungen beim Absenken des Grundwasserspiegels in einem so feuchten Gebiet wie Moorfeld nicht ausreichend untersucht. Es könnte zu Setzungsschäden an öffentlichen Gebäuden (Kloster Lüne, Schule, Kindergarten), an den Anlagen des Klärwerks und am Bahndamm kommen. Auch die Privathäuser im Gebiet Lüne-Moorfeld sind gefährdet. Wir befürchten an unserem Haus Setzungsschäden durch die Absenkung des Grundwassers und den Einsatz von Rammen für das Einbringen der Spundwände.

Die Gartenkolonien und viele Anwohner, so auch wir, verfügen über eigene Brunnen, mit denen die Gärten bewässert werden. Sollte die Absenkung des Grundwassers auch nach Fertigstellung der Autobahn bestehen bleiben, würden alle Brunnen im Bereich Lüne-Moorfeld versiegen. In diesem Fall befürchten wir Folgekosten durch die dann nötige Vertiefung unseres Brunnens oder durch den Kauf von Trinkwasser zur Gartenbewässerung aus dem öffentlichen Netz.

Sollte die Grundwasserabsenkung nur temporär während der Bauphase durchgeführt werden, wäre nach Fertigstellung mit einem Aufstauen des Grundwassers zu rechnen, bei einer Vielzahl von Häusern könnte es zu Grundwasserschäden kommen. In diesem Fall fürchten wir feuchte Wände oder Fußböden in unserem Keller.

Eine Autobahn durch Lüneburg mit nur wenigen Anschlussstellen hat für die Stadt eine wesentlich schlechtere Entlastungswirkung als eine Umgehungsstraße, bei der sich an jeder größeren Querstraße eine Anschlussstelle befindet. Das gilt auch für die West-Trasse, von der sich die Stadt Lüneburg eine Entlastung im Westen verspricht. Was Lüneburg stattdessen wirklich benötigt ist eine westliche Umfahrung mit Anschlussstellen an allen größeren Querstraßen, damit innerstädtischer Verkehr über diese Umgehungsstraße fließen kann. Auch den Ortschaften an der B4 südlich von Lüneburg, allen voran Melbeck, wird die A39 nicht die nötige Entlastung bringen, schon gar nicht rechtzeitig. Melbeck braucht so schnell wie möglich eine Umgehungsstraße und nicht in 10 Jahren eine zu weit entfernte Autobahn mit so wenigen Anschlussstellen, dass der gesamte regionale Verkehr weiterhin über die B4 durch Melbeck rollt.

Ein Problem bei der jetzigen Ostumgehung ist, dass sie Lüneburg nicht ausreichend weiträumig umfährt, sondern mitten durch das Wohngebiet Moorfeld verläuft. Dadurch ist sie nur schwer um Standstreifen erweiterbar, die für eine Autobahn nötig wären. Dasselbe Problem, nämlich die schwierige Machbarkeit einer Erweiterung auf sechs Spuren, könnte eines Tages die A39 treffen, wenn die Trasse mitten durch Lüneburg verläuft. Die Planung ist auf das Jahr 2015 ausgelegt, ein Blick in die fernere Zukunft unterbleibt. Je ferner eine Prognose in die Zukunft geht, desto schwieriger ist sich natürlich. Sicher ist aber, dass in der Vergangenheit bereits häufig vierspurige Autobahnen auf sechs Spuren erweitert wurden. Die Betrachtung des Aspektes der Erweiterbarkeit unterbleibt in der Planung. Je nach Priorität dieses Aspektes könnte sich im Variantenvergleich zugunsten einer anderen Variante auswirken. Da 20 Jahre nach dem Bau der Ostumgehung bereits wieder geplant wird, sie in Teilen zurückzubauen, ist offensichtlich damals nicht weit genug gedacht worden. Im Fall der Realisierung der A39, Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 mit dem damit verbundenen Rückbau der Ostumgehung müssen die damals verbauten Gelder als verschwendet angesehen werden. Da die Erweiterung auf sechs Spuren in der Stadt wohl nicht möglich ist, könnte 20 oder 30 Jahre nach dem Bau der A39 wieder eine neue Planung benötigt werden, diesmal endlich um die Stadt herum.

Für die Variante Teilabschnitt 503 ist eine Vergrößerung des Kurvenradius nördlich von Moorfeld vorgesehen. Dabei wird die Kurve früher angesetzt und verläuft dann innerhalb der ursprünglichen Kurve. Der Radius ließe sich auch vergrößern, indem man die Kurve weiterhin von Süden aus gesehen an derselben Stelle ansetzt, sich dann aber außerhalb der ursprünglichen Kurve bewegt und dann das Gewerbegebiet Lüner Rennbahn schneidet (da der Baumarkt Max Bahr umzieht, gibt hier einen konfliktarmen Bereich, der sich erst nach Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie ergeben hat). Dabei würde das Lüner Holz dicht bei der vorhandenen Zerteilung nochmals zerteilt, aber die heute vorhandene Zerteilung könnte wieder beseitigt werden. Die der heutigen Planung des Teilabschnitts 503 zum Opfer fallenden Häuser in Moorfeld könnten stehen bleiben. Wenn dann noch durch eine Überdachung ein vernünftiger Schallschutz realisiert würde, könnte der Variantenvergleich GP2-5 zugunsten von Teilabschnitt 503 ausfallen.

Seite 254 des Erläuterungsberichts beschäftigt sich mit den Kurven-Radien. Für den im Teilabschnitt 503 kritischen Bereich wird demnach aus lärmschutztechnischen Gründen die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h, die bereits heute in diesem Bereich existiert, beibehalten. Für diese Geschwindigkeit wird aber eine Vergrößerung des Kurvenradius überhaupt nicht benötigt, bereits heute kann hier selbst ausprobieren, wie sich die Kurve mit 100 km/h fahren lässt. Der vorhandene Radius von 550 m ist ausreichend für eine Geschwindigkeit von 100 km/h, der hierfür vorgeschriebenen Radius beträgt 450 m. Dass die Ostumgehung in diesem Bereich immer noch als Unfallschwerpunkt gilt, liegt daran, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht durchgesetzt wird. Auf jeder Seite zwei automatische Geschwindigkeitskontrollgeräte könnten die Unfallzahlen senken.

Ohne Erweiterung des Kurvenradius wäre die Variante Teilabschnitt 503 deutlich günstiger als mit Erweiterung des Kurvenradius. Das Ergebnis des Variantenvergleichs GP2-5 hätte anders aussehen können, was sich wiederum auf alle darauf aufbauenden Variantenvergleiche hätte auswirken können.

In Unterlage 1.1, Umweltverträglichkeitsstudie I, Karte 1 wird das Lüner Holz als Siedlungsumfeld, aber nicht als Erholungsgebiet gekennzeichnet. Der Wald „Neue Forst“ zwischen Theodor-Körner-Kaserne, Moorfeld und Ebensberg wird als Erholungsgebiet gekennzeichnet. In Wirklichkeit wird das Lüner Holz mindestens ebenso als Naherholungsgebiet genutzt. In den Planungsunterlagen ist zu lesen, dass das Lüner Holz durch die A39 nur angeschnitten wird, durch die Ostumgehung jedoch zerteilt wird. Nicht berücksichtigt ist, dass hier ein Wohngebiet mit Kindergarten und Schule von seinem wichtigsten Naherholungsgebiet abgeschnitten wird. Außerdem ist das Lüner Holz Vorsorgegebiet für Natur- und Landschaft, was in Umweltverträglichkeitsstudie nicht berücksichtigt wird.

Abgesehen davon sollte durch Gebiete mit solch hohem Raumwiderstand keine Autobahn geplant werden. Die Varianten 502, 503 und 504 verlaufen komplett über Gebiete mit hohem Raumwiderstand, die Variante 502 im Bereich Schlieffenpark sogar durch Gebiet mit sehr hohem Raumwiderstand.

In der Umweltverträglichkeitsstudie 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.

In Unterlage 1.1, Abschnitt 4.1.2.1, Seite 54 wird erklärt, dass Erfassung der Schutzgüter nach Flächen erfolgt. Für das Schutzgut Mensch, Teilschutzgut Wohnen bedeutet dies, es werden Wohngebiete (Wohnbauflächen) erfasst, und unabhängig von der Siedlungsdichte und der Nutzungsart gleichstark gewichtet. Das heißt, es wird nicht erfasst, wie viele Menschen tatsächlich betroffen sind und ob eine Schule oder ein Kindergarten betroffen ist. Für das dicht besiedelte Stadtgebiet 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.

Nur im Variantenvergleich GP2-5 (Varianten 502 und 503) wurde eine Gebäudezählung durchgeführt, es wurden aber nur die Gebäude gezählt, bei denen in der fehlerhaften Schalltechnischen Untersuchung eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte prognostiziert wurde. Von den Nachteilen einer nahen Autobahn sind aber weit mehr Anwohner betroffen, außerdem Schule, Kindergarten und Kloster.

Im Variantenvergleich GP2-49 in Unterlage 1.3, Abschnitt 2.1, Seite 5 unten und Seite 6 oben ist die Feststellung nicht nachvollziehbar, Lärmschutzwälle im Teilabschnitt 504 seien eine visuelle Beeinträchtigung, im Teilabschnitt 502 jedoch nicht. Die Bewertung des Schutzgutes Menschen – Wohnen ist nicht nachvollziehbar. Es wird aufgeführt, dass bei Variante GP2-49/2 doppelt so viel siedlungsnaher Freiraum durchschnitten wird 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. Außerdem wird hier wieder mit dem Rückbau der Ostumgehung argumentiert, der entweder eine starke Belastung der Erbstorfer Landstraße zur Folge hat oder von dem vielleicht doch noch aufgrund der jetzt bemerkten Planungsfehler abgesehen wird.

In der Untersuchung der Korridorvarianten, Unterlage 6, Seite 44 werden Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Bedeutung nicht berücksichtigt, weil durch sie keine Wirkung für die Korridorbewertung zu erwarten sei. Gerade die B4 könnte aber großen Einfluss haben, weil sie parallel zu einigen Varianten verläuft. Je dichter eine Variante an der B4 liegt, um so mehr könnte die Autobahn Verkehr von der B4 aufnehmen und um so mehr könnte die B4 als Ausweichstrecke dienen.

Die in Unterlage 1.2, Abschnitt 6.2.3 getroffene Auswahl der Gelenkpunkte für den Variantenvergleich ist anscheinend willkürlich. GP1 kommt erst im Hauptvariantenvergleich an die Reihe, dabei hätte man vorher schon GP1-18 und GP1-25 vergleichen können, wobei der bereits realisierte Teilabschnitt 500 Bestandteil der östlichen Alternativen wäre. Ungefähr 2 km des Teilabschnitts 500 sind noch nicht als Autobahn, sondern nur als Bundesstraße ausgebaut. Hier müsste eine Verbreiterung um Standstreifen realisiert werden, die Ilmenaubrücke müsste verbreitert oder erneuert werden. Diese Zusatzkosten sind wahrscheinlich bisher nicht berücksichtigt worden.

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 insbesondere des Schutzgutes Mensch zurückzuführen. Beispielsweise werden dichter besiedelte Stadtgebiete gleichgesetzt mit dünner besiedelten ländlichen Wohngebieten, Schulen und Kindergärten wie normale Wohngebiete behandelt, knapper städtischer Naherholungsraum gleichgesetzt mit ländlichem in ausreichendem Maß vorhandenem Erholungsraum.

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 vernünftigem 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 dem genannten Mangel wahrscheinlich das größte Problem dieser Methode.

Eine unserer Meinung nach 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.

Sicher sind wir nicht die Ersten, die sich dieses Verfahren ausgedacht haben und es wäre interessant zu erfahren, warum es keine Anwendung findet.

Eine Gemeinsamkeit bei beiden Verfahren, und gleichzeitig in diesem Raumordnungsverfahren von uns vermisst ist die Möglichkeit, sich hinterher das Ergebnis mit Fingerspitzengefühl und gesundem Menschenverstand zu betrachten und zu verwerfen.

Wenn uns als Laien schon so viele Planungsfehler auffallen, wie viele und wie schwer wiegende Planungsfehler gibt es dann wirklich? Was wird in Richtung Qualitätssicherung und Qualitätskontrolle der Planungsarbeiten unternommen? In den Planungsunterlagen haben wir zum Thema Qualitätsmanagement nichts gefunden.

Wenn die Vorzugsvariante die günstigste Variante sein soll, wie katastrophal wären dann erst die anderen Varianten? Wo befindet sich die Schmerzgrenze, damit das Projekt nicht weiter verfolgt wird? Die Planung zeigt, was dabei herauskommen kann, wenn man sich streng und ausschließlich nach Vorschriften richtet und dabei der gesunde Menschenverstand und das Fingerspitzengefühl auf der Strecke bleibt: Eine menschenfeindliche Autobahntrasse mitten durch Lüneburg.

Wir schließen uns allen im A39-Verfahren gemachten Einwendungen an und gestatten jedem, sich unseren Einwendungen anzuschließen. Wir behalten uns in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung, und das Einbringen weiterer Einwände vor. Im Falle der Realisierung werden wir als Eigentümer des Hauses und Grundstücks Lüneburg, Theodor-Storm-Straße 28, Schadensersatzansprüche aufgrund der geschilderten auftretenden Belastungen, eventuellen Schäden und der Wertminderung geltend machen.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang dieses Schreibens und leiten Sie es an die Regierungsvertretung Lüneburg weiter. Bitte informieren Sie uns auch über das Ergebnis der Auswertung dieses Schreibens und nennen Sie uns die korrekten Ansprechpartner für unsere mit diesem Schreiben gestellten Anträge, falls die Stadt Lüneburg oder die Regierungsvertretung Lüneburg nicht zuständig sind.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Stephanie und Volker Constien