

Stellungnahme und Einwendungen
im Raumordnungsverfahren zum Projekt A39

Inhaltsverzeichnis	Seite
Einleitung	2
1. Bedarf	2
2. Politische Vorgaben	4
3. Lobbyismus	4
4. Bundesverkehrswegeplan; Nutzen-/ Kosten-Verhältnis	5
5. Regionale Effekte	6
6. Überregionale Effekte	7
A Grundsätzliche Mängel	7
1. Fehlende Begründung des Bedarfs	7
2. Fehlende Null-Plus-Variante	8
3. Unzulängliche Verkehrsuntersuchung	9
4. Unzureichende schalltechnische Untersuchung	11
5. Nicht nachvollziehbare Bewertungsmethodik in der UVS	12
6. Unzureichende Bewertung des Schutzgutes Menschen	13
7. Fehlender Nutzen-Kosten-Faktor	15
8. Verletzung von Zielen des Landesraumordnungsprogramms	16
9. Naturschutzfachliches Vermeidungsgebot / Minimierung der Zerschneidungswirkungen	17
10. Unzureichende Variantenvergleiche	17
11. Abschnittsbildung für die Linienfindung	18
12. Abschnittsbildung für das Planfeststellungsverfahren	18
13. Erweiterung der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange	19
14. Eine sinnvolle Alternative – Die F-Variante	19
15. Fazit	20
B Grundsätzliches zu den Varianten im besonderen Konfliktraum Lüneburg	20
1. Fehlende Berücksichtigung des Störfalls	20
2. Fehlende Untersuchung der Auswirkungen der vielen Anschlussstellen in Lüneburg	21
3. Fehlende Gegenüberstellung der Kosten für den Nordabschnitt im Osten und im Westen	21
4. Fehlende städtebauliche Beurteilungen	21
5. Fehlende Abwägung der Varianten gegen Nullplus-Varianten	21
6. Fehlende Berücksichtigung der Stadtteile Goseburg-Zeltberg und Ochtmissen sowie Bardowick	21
7. Sonderproblem Feinstaub-Konzentration und Ozon	22

Inhaltsverzeichnis	Seite
C	
Besondere Hinweise zur Ebensberg-Variante 504 westlich des Elbe-Seiten-Kanals	22
1. Verwaltungshistorie	22
2. Unberücksichtigte Besonderheiten	22
3. Zerstörung des Naherholungsgebietes „Raderbachaue, Ebensberg, Steinhöhe“	24
D	
Besondere Hinweise zu den Varianten östlich des Elbe-Seiten-Kanals	25
1. Nicht untersuchter Abschnitt 505, mangelnder Variantenvergleich	25
2. Nicht hinnehmbarer Vorzugs-Trassenabschnitt 510 (Vastorf und Gifkendorf)	27
3. Schutzgüter Tiere und Landschaft	27
4. Weitere Betrachtungspunkte	27
5. Nicht hinnehmbarer Variantenabschnitt 507 (Gemeinde Reinstorf, Gemarkung Rohstorf)	28
E.	
Literaturverzeichnis	31

Anlagen:

1. Zehn Kernaussagen der Aktion Lebensberg e. V.

2. Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der A39 der Aktion Lebensberg e.V.
3. Politische Geschichte der A39-Planung -Querschnitt durch die Presse-

Zu uns selbst

Der Verein Aktion Lebensberg e. V. mit Sitz in Lüneburg wurde im April 2003 von 120 Menschen aufgrund ihrer persönlichen Betroffenheit gegründet, um sich gegen den Bau der A39 zwischen Lüneburg – Wolfsburg einzusetzen. Aus einem anfänglichen 'Bitte nicht bei uns', hat sich sehr schnell ein Widerstand gegen das Gesamtprojekt ergeben, nachdem sich die Mitglieder in die Themen eingearbeitet hatten und verstehen konnten, dass es keine positiven gesamtwirtschaftliche Aspekte gibt. Die Aktion Lebensberg vertritt im Umfeld ihrer Mitglieder inzwischen ca. 1000 Bürgerinnen und Bürger aus der Region. Als erste der Bürgerinitiativen ist der Verein Gründungsmitglied im 'Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A39'. Inzwischen setzen sich über 30 Bürgerinitiativen der Region gegen das zweifelhafte Projekt A39 ein.

Einleitung

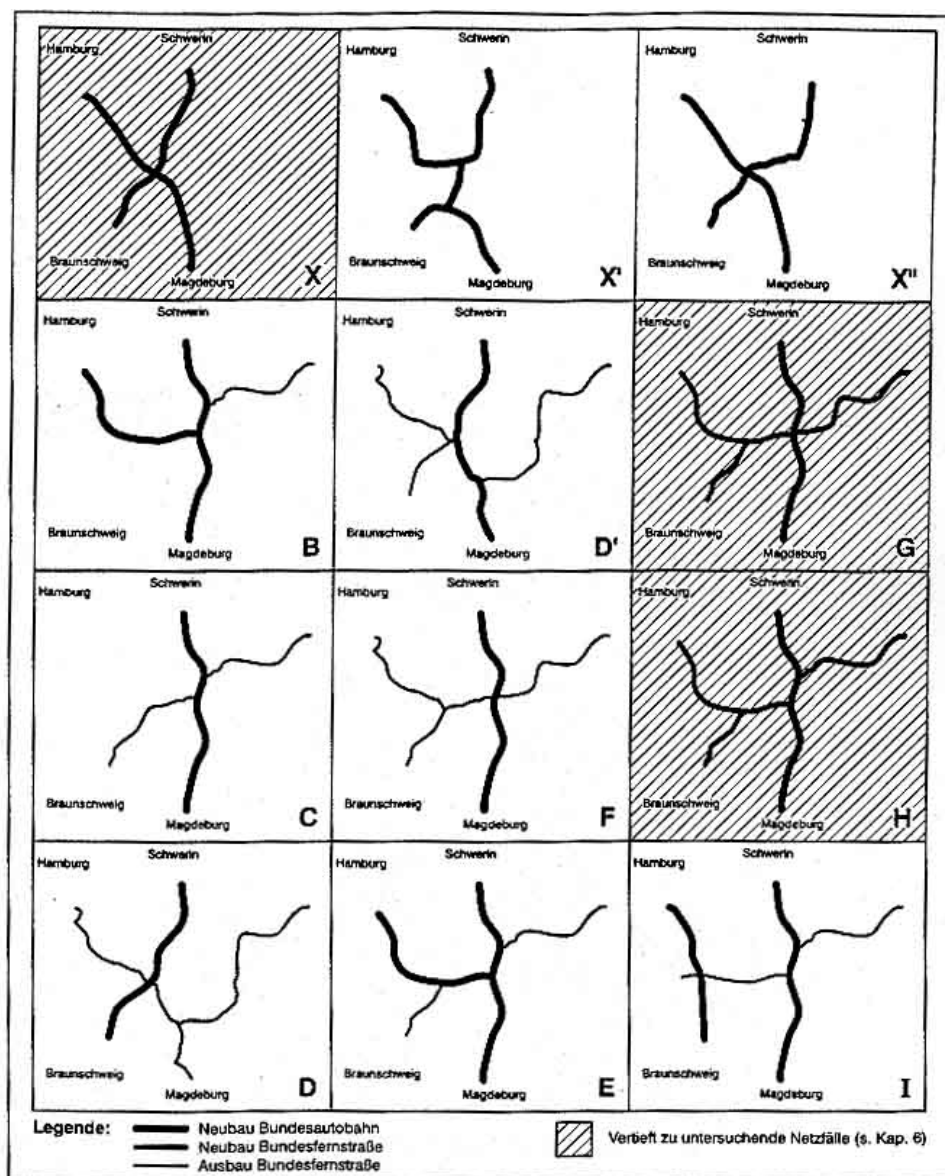
Die Aktion Lebensberg e. V. lehnt den Bau der Bundesautobahn A39 ab. Der behauptete Bedarf dieser Autobahn besteht nachweislich nicht.

1. Bedarf

In der im Jahr 1995 fertig gestellten und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVWB) finanzierten Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO 95) wurden 12 verschiedene Bundesfernstraßenvarianten (Netzfälle) untersucht, mit denen man die Räume zwischen Magdeburg, Schwerin, Lüneburg und Wolfsburg verkehrlich erschließen könnte. Bei den untersuchten Netzfällen handelte es sich teilweise um reine Bundesautobahnen, aber auch um Kombinationen von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen. Im Verlauf der Untersuchung

wurden drei Netzfälle vertieft untersucht. Es handelte sich um die X-Variante, die H-Variante und die G-Variante.

Graphische Darstellung der in der VUNO untersuchten Netzfälle



Quelle: VUNO 95

Als Ergebnis der VUNO 95 wurde die G-Variante als der wirtschaftlichste Netzfall zur Umsetzung empfohlen. Die G-Variante sieht eine Autobahn von Ludwigslust über Stendal nach Magdeburg (A14) sowie Bundesstraßen für die Verbindung Lüneburg – Salzwedel – Osterburg und Wolfsburg – Salzwedel sowie von Osterburg über Havelberg und Wittstock bis Mirow vor.

Im Jahr 2002 erfolgte eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO 02) und bestätigte die Ergebnisse der VUNO 95. Die Empfehlung für den Bau der G-Variante wurde erneuert.

Wir stellen fest, dass beide Verkehrsuntersuchungen zu dem Ergebnis kamen, dass die ermittelten Verkehrsbelastungen durch eine leistungsfähige Bundesfernstraße aufgenommen werden können und der Bau einer Autobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg als nicht notwendig erachtet wurden.

Das Projekt VUNO wurde ursprünglich konzipiert, um eine Ost-/West-Verbindung zu schaffen. Im Rahmen der I-Variante sollen hier zwei Autobahnen in Nord-/Süd-Richtung gebaut werden. Die

Querspange dient lediglich als Alibi einer Ost-/West-Verbindung, wird dem eigentlichen Anspruch aber nicht gerecht.

2. Politische Vorgaben

Ungeachtet der Empfehlung der VUNO bestanden das Land Niedersachsen, Politiker aus den Kommunen und die Vertreter der Wirtschaft (IHK und andere) auf einer Verbindung der Räume durch eine Autobahn in Form der X-Variante. Die X-Variante sah den Bau einer A14 Lüneburg – Magdeburg und einer A39 Schwerin – Wolfsburg vor, die sich in der Mitte kreuzten. Aufgrund der sehr hohen Baukosten und des zu erwartenden besonderen Widerstand im von der Planung betroffenen Wendland, sah man von der Umsetzung der X-Variante ab.

Gleichzeitig bestand man in Sachsen-Anhalt auf der Umsetzung einer direkten Autobahnverbindung von Schwerin nach Magdeburg in Form der A14, die im Paket der G-Variante vorgesehen war. Da die Politik sich bereits seit Jahren für eine Autobahn eingesetzt hatte, war die Bundesstraßenlösung für das Land Niedersachsen politisch nicht mehr akzeptabel. Dies lag auch daran, dass die SPD in Niedersachsen inzwischen nicht mehr mit den Grünen regierte. Zu viele Politiker der SPD, CDU und FDP aus Bund, Land, den Kreisen und Gemeinden hatten sich seit Jahren für die A39 eingesetzt, und dies mit der Hoffnung auf Gewerbeansiedlungen und der Schaffung von Arbeitsplätzen begründet. Die unzähligen Studien die nachweisen, dass diese Effekte heute nicht mehr bestehen, wurden ignoriert. Die Politiker liefen Gefahr, ihr Gesicht zu verlieren. Das Land Niedersachsen versagte der G-Variante im Bundesrat die Zustimmung und drängte weiter auf die Umsetzung der X-Variante. Im Landtagswahlkampf Sachsen-Anhalt, den die SPD zu verlieren drohte, kam auf dem Ostparteitag am 10.03.2002 von Bundeskanzler Gerhard Schröder die Zusage, die A 14 werde in der Variante Schwerin-Magdeburg mit „vordringlichen Bedarf“ gebaut. Mit dieser Aussage manifestierte der Kanzler einen Teil der G-Variante (A14 - Ludwigslust (Schwerin) – Magdeburg), seither wird die A14 auch die ‚Kanzlerautobahn‘ genannt

Da durch diese Zusage des Kanzlers die Umsetzung der X-Variante unmöglich geworden war, entbrannte ein Protest der Politik und der Industrie und Handelskammern (vor allem IHK Lüneburg-Wolfsburg). Alle Register des Lobbyismus wurden gezogen, um für Niedersachsen doch noch eine Autobahn durchzusetzen. Im Juni 2002 einigten sich dann auf Vorschlag des Landes Sachsen-Anhalt Bundesverkehrsminister Bodewig und Ministerpräsident Gabriel auf die Umsetzung der I-Variante.

Bei der I-Variante die oft auch als „Hosenträger“ oder „Hosenträgerlösung“ bezeichnet wird, handelt es sich um einen Netzfall, der in der Bewertung der VUNO im unteren Drittel aller Varianten abgeschnitten hatte und objektiv keine Rechtfertigung auf Planungs- und Baurecht besaß. Aus Sicht der Politik hatte sie aber den großen Vorteil, dass das Gesamtprojekt einmal den Bau der A14 Ludwigslust – Magdeburg vorsah sowie eine A39 für die Verbindung Lüneburg – Wolfsburg. Beide Autobahnen sollten in der Mitte durch eine Bundesstraße verbunden werden. Insofern bot sich hier eine Lösung an, die einerseits der Zusage des Kanzlers entsprach und andererseits dem Land Niedersachsen seine Autobahn ermöglichte. Es ist festzustellen, dass das BMVBW die VUNO finanzierte, um zu einer stichhaltigen und begründeten Entscheidung über den wirtschaftlichsten Netzfall zu gelangen. Und dann ignoriert es bewusst die Ergebnisse eben dieser Verkehrsuntersuchung, beugt sich dem politischen Willen und will eine unwirtschaftliche Autobahn bauen. Bezahlen muss dies der Steuerbürger.

(Siehe auch: <http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/argumente.html>)

3. Lobbyismus

Allen Lobbyisten voran ist die IHK Lüneburg – Wolfsburg (IHK) zu nennen, die sich in diesem Raumordnungsverfahren übrigens als Träger Öffentlicher Belange beteiligen darf. Die IHK setzt sich seit 25 Jahren für den Bau einer Autobahn (Nordlandautobahn Wolfsburg – Lübeck) ein.

Der größte Beitragszahler der IHK ist das Volkswagenwerk in Wolfsburg. Der stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses der IHK Lüneburg – Wolfsburg ist gleichzeitig Geschäftsführer der VW Transport GmbH. Auftragnehmer der VW Transport GmbH ist die Hansmann Spedition, deren Inhaber Bernd Hansmann gleichzeitig Präsident der IHK Lüneburg – Wolfsburg ist und Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK. Beide Unternehmer würden durch ihre Unternehmen einen direkten und persönlichen Nutzen durch den Bau der A39 ziehen. Dies ist nur ein Beispiel von unzähligen Verstrickungen von Politik und Lobbyismus im Rahmen der Planung dieser Autobahn.

Auch bei Gerhard Schröder, der als Ministerpräsident Niedersachsens im Aufsichtsrat von Volkswagen saß und später als Bundeskanzler den Weg der I-Variante und der A39 ebnete, stellt sich die Frage, inwieweit persönliche Interessen und die guten Kontakte zu VW bei seinem Handeln eine Rolle spielten oder ob er als Lobbyist Volkswagens agierte.

(Siehe auch: <http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/hintergruende.html>)

4. Bundesverkehrswegeplan: Nutzen-/Kosten-Verhältnis

Obwohl die VUNO zum Ergebnis kam, dass für die Verbindung Lüneburg - Wolfsburg eine Bundesstraßenlösung ausreicht, wurde die A39 im Gesamtpaket ST5142 auf politischen Druck in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP) eingestellt. Mit der Einstellung in den vordringlichen Bedarf des BVWP gilt der Bedarf politisch und verwaltungstechnisch als nachgewiesen. Diese Tatsache als solche ist bereits ein Skandal.

Die G-Variante wurde bei niedrigen Baukosten in der VUNO mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 3,5 bewertet. Die I-Variante erhielt bei absolut höheren Kosten ein NKV von 3,4. Beim BVWP 1992 musste ein Projekt ein NKV von mindestens 3,0 erreichen, um überhaupt in den vordringlichen Bedarf gelangen zu können.

Seit Sommer 2004 betreibt die Aktion Lebensberg einen umfangreichen Schriftverkehr mit dem BMVBW, um das den PRINS-Daten zugrunde liegenden Datenmaterial zu erhalten. Ziel ist es, das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A39 und andere wichtige Informationen zu erhalten. In den Antwortschreiben des BMVBW werden wir hingehalten, wird die Existenz der Daten verneint oder werden wir an andere Ministerien verwiesen. Trotz eines am 01.01.2006 in Kraft getretenen Gesetzes **zur Regelung des Zugangs zu Informationen des Bundes werden wir hingehalten und werden uns auch im Jahr 2006 die gewünschten Informationen und Daten nicht ausgehändigt.**

Die im Februar 2006 durch Schreiben des zuständigen Ministeriums in Sachsen-Anhalt mitgeteilten NKV von 4,6 für die A14 und 3,3 für die Querspange ermöglichen es der Aktion Lebensberg, das NKV der A39 mit 1,87 (Anlage) rechnerisch zu ermitteln. Unser Ergebnis wird vom Bund und vom Land Niedersachsen als falsch dementiert. Ein anderer Wert wird von den Ministerien allerdings auch nicht genannt, was aus unserer Sicht einer Bestätigung des durch uns ermittelten Nutzens gleichkommt. Man bestreitet sogar, dass für die einzelnen Projekte individuelle NKV ermittelt worden wären. Mit dem von uns ermittelten NKV 1,87 hätte die A39 niemals in den vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen werden dürfen. Allein die Tatsache der massiven Dementis und der Nichtveröffentlichung eines anderen Wertes sind wir davon überzeugt, dass das von uns ermittelte Ergebnis korrekt ist.

Ein weiterer Hinweis auf unser korrektes Ergebnis ist die Tatsache, dass im Referentenentwurf des BVWP 2003 der Abschnitt Uelzen – Wolfsburg nur für eine Einstufung in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht vorgesehen war. Auf welcher Grundlage, wenn nicht auf Basis individueller NKV, sollte diese Entscheidung getroffen worden sein.

Die Tatsache, dass auf massiven Druck der Lüneburger MdB Hedi Wegener und der IHK Lüneburg – Wolfsburg (Zitat Hedi Wegener: „[...] und dann habe ich den Manfred Stolpe in die IHK geholt, wo wir ihn gemeinsam beackert haben...“) der Abschnitt Uelzen – Wolfsburg doch in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde, ist mit einem verantwortungsvollen Einsatz von Steuergeldern unvereinbar.–

Um die Länderquote des BVWP nicht zu überschreiten, wurden viele wichtige Ortsumfahrungen Niedersachsens aus dem vordringlichen Bedarf gestrichen. Als Beispiel sei hier die Ortsumgehung Melbeck genannt, die mit einem sehr hohen NKV von 7,5 bewertet wurde. Das heißt bundeseinheitliche Bewertungsrichtlinien und daraus resultierende Rangfolgen/ Genehmigungen wurden hier wissentlich und eigenmächtig von wenigen außer Kraft gesetzt.

(Siehe auch: <http://www.aktion-lebensberg.de/bin/goto.cgi?http://www.bmvbw.de/Bundesverkehrswegeplan-.806.htm>)

5. Regionale Effekte

Von Politiker des Bundes, der Länder, der Kommunen und den Wirtschaftsvertretern (IHK's) wird seit Jahren darauf hingewiesen, dass die A39 Gewerbeansiedlungen und damit Arbeitsplätze in unsere Region bringen würde. Die Hoffnung treibt diese Aussagen mehr als die Fakten. Es gibt inzwischen unzählige Studien, Erhebungen und wissenschaftliche Arbeiten (siehe Anhang) die nachweisen, dass diese Effekte seit den 1970er Jahren nicht mehr bestehen. Eine Autobahn wirkt immer in zwei Richtungen. In die Region hinein und aus der Region hinaus. Hier ist es immer so, dass die starke Region die wirtschaftlich positiven Impulse auf sich zieht. Gewerbeansiedlungen wandern aus den schwachen Regionen hinein in die starken Regionen. In der Wettbewerbssituation in den schwachen Regionen unterliegen in der Regel die Anbieter aus den schwachen Regionen. Auch die unisono wiederholte Behauptung (z. B. Soltau), dass sich an der Autobahn neue Gewerbe ansiedeln würden, stimmt so nicht. Eine Autobahn wirkt wie ein Magnet. Die Unternehmen siedeln aus dem Hinterland an die Autobahnen heran und entvölkern somit die schwachen Regionen. Neue Arbeitsplätze entstehen nicht, vielmehr geht mit jeder Betriebsverlagerung eine Effizienzsteigerung und damit ein Arbeitsplatzabbau einher. Netto verbleiben also weniger Arbeitsplätze.

Analysiert man die Bewertungskriterien des Bundesverkehrswegeplanes ist am Beispiel der A39 festzustellen, dass der Nutzen aus den ‚Regionalen Effekten‘ in Bezug zum Gesamtnutzen gerade einmal 1,05 % beträgt. Für diesen minimalen Effekt sind die Politiker die diese Zahl offensichtlich nicht einmal wahrgenommen haben bereit, eine gewachsene Region zu zerstören. Demgegenüber beträgt die Position „Transportkostensenkung“ 57,89 % des Gesamtnutzens und unterstreicht die Tatsache, dass hier eine reine Transitautobahn gebaut werden soll.

Wichtig für die Region Lüneburg, Uelzen, Wolfsburg ist, dass die vorhandenen Verkehre gelenkt und keine neuen Verkehre angezogen werden.

Hier ist es notwendig, dass endlich die wichtigen und notwendigen Ortsumfahrungen gebaut und die Bundesstraßen kreuzungsfrei gestaltet werden. Nur eine Ortsumfahrung kann die, von einem starken Verkehrsaufkommen belasteten Melbecker nachhaltig entlasten. Die A39 vermag dies nicht, wie auch die Zahlen der Verkehrsuntersuchung beweisen. Gleichzeitig verlaufen die heutigen Verkehrsströme aus Norden kommend über die B4, biegen hinter Uelzen auf die B71 in Richtung Magdeburg ab und belasten dort die Ortsdurchfahrten mit dem Fernverkehr. Mit der in der nachfolgenden Ziffer 6. „Überregionale Effekte“ geschilderten Entlastung der Region durch Inbetriebnahme der A14 reicht es völlig aus, dass die B71 mit Ortsumfahrungen ausgebaut wird, zumal davon auszugehen ist, dass die Querspange (15 km Umweg) vom Verkehr nicht angenommen wird.

6. Überregionale Effekte

Beim Bau der A39 geht es entgegen aller anderen Behauptungen um den Bau einer Transitautobahn, die einerseits die A7 entlasten und andererseits den Verkehr aus Richtung Skandinavien über Kiel, Lübeck, Fehmarn-Belt, und Hamburg in Richtung Osteuropa (Magdeburg) und zurück aufnehmen soll. Sie stellt damit eine weitere indirekte Förderung der Arbeitsplatzverlagerung aus Deutschland heraus mit deutschen Steuermitteln dar.

Beim Bau der A14, der A39 befinden sich zusammen mit der A7 in der heute (weißer Fleck) autobahnfreiesten Region Deutschlands drei Parallelautobahnen in einem Abstand von ca. 50 Kilometern zueinander. Abgesehen vom Ruhrgebiet und der Rhein-Main-Region erhält unsere Region das engste Autobahnnetz Deutschlands und dies, obwohl die Verkehrsströme nach der Maßgabe der Bündelung über die ausgebaute A7 und über die sich im Planfeststellungsverfahren befindliche A14 aufgenommen werden können.

Mit der Inbetriebnahme der A14 wird bereits eine deutliche Verkehrsentlastung der B4 in unserer Region einhergehen, da die Transitverkehre Skandinavien – Osteuropa aus Norden von der A1 kommend, über die A24 in Richtung Berlin, am neuen Autobahnkreuz Ludwigslust, auf die A14 in Richtung Magdeburg (und zurück) fahren werden. Diese Interdependenzwirkung wurde in der im ROV vorgelegten Verkehrsuntersuchung nicht tiefgehend genug analysiert. Vielmehr verhält es sich dergestalt, dass man versucht mit den „gleichen Verkehren“, die Notwendigkeit der A14 und der A39 zu begründen. So besteht die dringende Notwendigkeit nach einer neuen Verkehrsuntersuchung, sobald die A14 für den Verkehr freigegeben ist und ihre verkehrliche Wirkung entfaltet hat.

In der anschließenden Stellungnahme der Aktion Lebensberg e. V. wollen wir Mängel, Versäumnisse und Fehler in der Planung der A39 aufzeigen. Es lässt sich nicht vermeiden, dass wir hier auch auf die Variantenvergleiche eingehen. Wir legen einen besonderen Wert auf die Feststellung, dass wir das Gesamtprojekt der A39 ablehnen.

A Grundsätzliche Mängel

1. Fehlende Begründung des Bedarfs

Der konkrete Bedarf für eine Autobahnverbindung von Lüneburg nach Wolfsburg (so der politische Planungsauftrag) bedarf eines objektiven Nachweises.

Ein Verweis auf die politische Beschlusslage reicht wegen der Kurzlebigkeit von politischen Beschlüssen und der Langfristigkeit des Projektvorlaufes allein nicht aus. Es darf späteren Entscheidungsträgern die objektive Begründung für die jetzige Planung nicht vorenthalten werden.

Begründung:

Im Landes-Raumordnungs-Programm (LROP) steht unter Nr. C 3.6.3, 01 die eindeutige Aussage: **Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend.** Daraus folgt, dass die A39 aus raumordnerischer Sicht für die Region nicht erforderlich ist. Aus der Vorgeschichte (siehe Einleitung) ergibt sich zudem, dass das Projekt A39 offensichtlich nicht aus einem objektiven Verkehrs- oder Erschließungsbedarf heraus entstanden ist, sondern aus politischen Gründen über die Verkoppelung mit der A14 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans „eingeschleust“ wurde. Es ist aber mit dem so genannten „Sternchenvermerk“ versehen, der eine besondere naturschutzfachliche Überprüfung der Planung erfordert. Schon aus diesem Grunde, aber auch wegen der flächendeckenden Ablehnung des Projektes bei der jeweils betroffenen Bevölkerung und ihrer kommunalen Vertreter ist es erforderlich, den konkreten Bedarf nachzuweisen. Vermutungen oder pauscha-

le Behauptung reichen in diesem Fall jedenfalls nicht aus. Besonders auch die generell negativen Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchungen zum Nutzen von weiteren Autobahnen im Westen Deutschlands sind hier zu berücksichtigen.

2. Fehlende Nullplus-Variante

Die Prüfung möglicher Nullplusvarianten in Gänze unter Einbeziehung der Vorbelastungen der B4 und als Einheit im Vergleich zu den vorgestellten BAB 39-Varianten fehlt.

Gerade im Hinblick auf den „Sternchenvermerk“ und die ohnehin nur konfliktreichen Raumgegebenheiten sowie die aus einer Bundesautobahn resultierenden hohen Umweltbelastungen ergibt sich ein gravierender Untersuchungsmangel.

Als Voraussetzung für die Linienbestimmung ist es nach UVPG zwingend erforderlich, dass alle möglichen Nullplus-Varianten als integraler Bestandteil der ROV-Unterlagen in der gleichen Untersuchungstiefe wie die verbliebenen Hauptvarianten vertieft untersucht werden (Als „Nullplus-Variante“ wird üblicherweise ein Vorschlag bezeichnet, der auf dem vorhandenen Straßennetz beruht und dieses Netz nur so modifiziert bzw. erweitert, dass die angestrebten Ziele (im allgemeinen: verkehrliche Ziele) erreicht werden).

Begründung:

- a) Die in der Beschreibung der Aufgabenstellung als „von einer Vielzahl der Beteiligten der Antragskonferenz“ geforderte „Prüfung der Ertüchtigung der Bundesstraße B4 einschließlich notwendiger Ortsumfahrungen“ (= eine mögliche Nullplus-Variante) wurde im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen nicht gleichwertig untersucht. Im Ordner 32 wird dagegen nur das Problem eines autobahnähnlichen Ausbaus der B4 erörtert.

Die lapidare Begründung beschränkt sich auf einen Zusatz in Klammern: „Umweltaspekte“ und „vorhandene Wohnbebauung“. Dieses ist bei weitem nicht ausreichend. Zum einen werden die Vorbelastungen durch die B4 hier nicht mit abgewogen. Zum anderen hat die angeführte Wohnbebauung nur eine Relevanz, da hier ausschließlich ein Umbau der B4 als Trassierung der A39, also nach BAB-Standards, betrachtet wurde. Das trifft jedoch nicht die Aufgabenstellung. Angesichts der für Autobahnen relativ niedrigen Verkehrsprognose gehört es zum Pflichtprogramm einer vollständigen Vorplanung, auch die schonenste Minimal-Variante mit der gleichen Sorgfalt zu untersuchen wie die Maximallösungen.

Desweiteren ist in der Planung stets zwischen dem Gewicht des angestrebten verkehrspolitischen Ziels und dem mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff in die Umwelt abzuwägen. Deshalb verlangt auch die Rechtsprechung, dass die Planungsbehörde auch die sogenannte Nullvariante (mithin auch die Nullplusvariante) prüft (BverwG, Urt. v. 10.04.1997, 4C 5/96). Dieses ist nicht beachtet, die oberflächliche Untersuchung in Ordner 32 hierfür nicht ausreichend.

- b) Ferner ist zu bemängeln, dass die Untersuchung weiterer möglicher Nullplus-Varianten nicht erfolgt ist und der Suchraum südlich von Lüneburg nicht weit genug gefasst wurde. Exemplarisch anzuführen ist die nicht erfolgte Untersuchung einer nicht östlich gelegenen, möglichen Nullplusvariante in Form einer nach Süden verlängerten B404 im Korridor des Abschnitts 501, verschwenkend nach Osten an die B4 mit Anschluss an die bestehende B4 südlich von Melbeck oder Jelmstorf. Danach könnte dann die B4 in Form einer ertüchtigten B4 mit 3er Wechsellspur geführt werden. Bei einer Nullplus-Variante in dieser Form würde die sensible zusätzliche Ilmenauquerung entfallen. Auch das „Störfallproblem“ bei einer ausschließlich östlich geführten Variante wäre durch den so entstehenden Stadtring um Lüneburg behoben.

- c) Dass aus Sicht der Bundesverkehrswegeplanung ein Verkehrsbedarf besteht, enthebt die nachfolgenden Planungsträger nicht davon zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche Hindernisse dazu führen, dass von der Variantenplanung (bis auf Nullplus) Abstand zu nehmen ist. Mit der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan wird keine abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Gerade unter Berücksichtigung des „Sternchenvermerks“ ist das Gesamtvorhaben dahingehend zu prüfen, ob so gewichtige Gründe gegen die Planung sprechen, dass aufgrund der Beeinträchtigung der Belange Mensch, Natur und Umweltschutz der Bau einer Bundesautobahn hier nicht zu rechtfertigen ist. Darüber hinaus hat sich aktuell die Dringlichkeit der vordringlichen Bedarfe erneut von der A39 (Arbeitsplatzabbau bei VW) hin zur A22 (beste Aussichten für den Tiefseewasserhafen) verschoben.
- d) Gleichwohl mag angesichts der bestehenden Missstände in den Ortsdurchfahrten der B4 noch akzeptiert werden, dass die reine Null-Variante nicht geprüft wurde. Dass aber auch eine oder mehrere Nullplus-Varianten nicht untersucht wurden, ist ein Verstoß gegen die gesetzlichen Vorgaben („Sternchenvermerk“) und wird vor dem Hintergrund der unklaren und widersprüchlichen Aussagen von Bund und Straßenbaubehörde dem Planungsauftrag nicht gerecht. Daran ändert auch der Verweis der Planungsbehörde auf den politischen Auftrag nichts, eine Autobahn zu planen und sonst nichts.
- e) Für dieses Verfahren bedeutet Nullplus konkret den Bau von kreuzungsfreien Ortsumfahrungen entlang der B4 sowie bei der Querspange die Variante B71 mit Ortsumfahrungen. (Dort wo die B4 die Ortschaften lediglich berührt und nicht durchschneidet, wäre lediglich die Kreuzungsfreiheit zu schaffen.)
- f) Im Variantenvergleich für die B190n (Ordner 1, Seite 245 ff) wird die B71 mit keinem Wort erwähnt, obwohl sie nur wenige Kilometer nördlich und in günstigerer Richtung verläuft. Zugleich wird gesagt, die verschiedenen B190n-Varianten könnten nicht abschließend behandelt werden, da die Fortführung in Sachsen-Anhalt noch unklar sei. Insofern mangelt es der Planung an der nötigen Reife für ein ROV.

3. Unzulängliche Verkehrsuntersuchung und –prognostik (Ordner 29)

Die Einbindung der A39 in das überregionale Verkehrsnetz ist darzulegen und die raumordnerischen Wirkungen des Gesamtsystems sind aufzuzeigen. Ferner sind die im folgenden unter b) bis g) aufgeführten Defizite abzarbeiten. Auf dieser Grundlage ist aus der verkehrlichen Wirkung der A39 auf ihre Notwendigkeit zu schließen, d.h. es ist im Vergleich zu einer Nullplus-Variante ihre verkehrliche Notwendigkeit nachzuweisen oder zu widerlegen.

Begründung:

- a) Es fehlen die verkehrlichen Auswirkungen der späteren Einbindung in das bereits geplante bzw. in Aussicht genommene überregionale Verkehrsnetz, z. B. Ostumfahrung von Hamburg sowie Auswirkungen auf das Maschener Kreuz. Die „Autobahnkarte Deutschland“ der FH Karlsruhe vom März 2006 zeigt zudem eine Autobahnverbindung von Geesthacht an die A7 bei Egestorf als Fortsetzung der A21 Bargtheide-Geesthacht, dann weiter als A21 geführt über die B404. Außerdem stellt sich die Frage nach einer Anbindung der A25 Hamburg-Geesthacht.
- b) Eine in den Unterlagen angeführte Entlastung der A7 um ca. 8.000 Fahrzeugen erscheint hier viel zu niedrig. Darüber hinaus widerspricht es dem Grundsatz der Minimie-

zung von Zerschneidungswirkungen, zum Zweck der Entlastung einer bestehenden, noch nicht einmal durchgehend sechsstreifig ausgebauten Autobahn eine weitere Autobahn in die Landschaft zu legen.

- c) Dem steht gegenüber eine zusätzliche Belastung des Maschener Kreuzes zwischen 5.000 und 6.000 Kfz/Werhtag. Das scheint sehr niedrig, ist aber immer noch Anlass zu der Frage: Verkraftet das Maschener Kreuz dies ohne Erweiterungsmaßnahmen diese Mehrbelastung?
- d) Ordner 29, Seite 33, Zitat: "Vor dem Hintergrund stagnierender Einwohnerzahlen und ungünstiger Wirtschaftsdaten erscheint auf den ersten Blick ein weiteres Anwachsen der Verkehrsnachfrage unwahrscheinlich. Dem stehen folgende Erkenntnisse entgegen: "Es werden dann 14 Punkte genannt, die schon seit Jahrzehnten zu einer Verkehrszunahme geführt haben. Es stellt sich die Frage, ob auch in Zukunft mit einer weiteren Verkehrszunahme aufgrund dieser alten Gründe zu rechnen ist, oder ob nicht der Scheitelpunkt der Verkehrszunahme bald überschritten ist und es zu einer Abnahme des Verkehrs kommt. Es ist auf jeden Fall falsch, die Verkehrssteigerungen der letzten Jahrzehnte in die Zukunft zu übertragen. Die folgenden Punkte werden zu einer Abnahme des Verkehrs führen und wurden nicht berücksichtigt:
1. Durch die Verknappung des Rohöls wird es zu einer überproportionalen Erhöhung der Treibstoffpreise kommen, was zu einer Verminderung des Verkehrs führen wird.
 2. Bis zur Fertigstellung der A39 wird zudem höchstwahrscheinlich die Autobahnmaut für Pkw eingeführt, was zu einer Verkehrsverlagerung auf die Bundes- und Landesstraßen führen wird.
 3. Alle Studien zur demographischen Entwicklung in Deutschland sagen bis zum Jahr 2015 (Bezugsjahr der Planung) noch eine leichte Zunahme der Bevölkerung in der betroffenen Region, aber bereits eine Abnahme der Bevölkerung im Bundesgebiet (und Westeuropa) voraus. Ab 2015 wird insgesamt eine Abnahme der Bevölkerung auch in der Region prognostiziert.
 4. Die Verlagerung der Industriearbeitsplätze nach Osteuropa und Asien wird bis 2015 abgeschlossen sein, so dass der Güterverkehr von Halbfertigen und fertigen Produkten (auch just-in-time) stark abnehmen und sich nur noch auf Fertigprodukte zur Versorgung der Bevölkerung erstrecken wird.
 5. Die katastrophale finanzielle Situation der Bundesrepublik (Schuldenstand 1,5 Billionen € wurde am 05.05.2006 erreicht) und der Sozialsysteme wird zu einer solch immensen Belastung der Bevölkerung führen dass fraglich ist, ob die heutige Pro-Kopf-Durchsetzung mit Personenkraftwagen überhaupt noch möglich sein wird.
- e) Die Anlage 6, Verkehrsstärken 2003, zeigt ganz deutlich, dass die B4 bei Melbeck heute mit 15.000 KFZ in 24 Stunden befahren wird und bei Sprakensehl nur mit 2.000 KFZ. Dies zeigt deutlich, dass im Moment keine durchgehende Autobahn erforderlich ist.

Die Anlage 13, zeigt die gestiegenen Verkehrszahlen nach der Prognose für 2015 ohne die A 39. Hier sind es 28.000 KFZ in Melbeck und nur 3.000 KFZ in Sprakensehl. Auch hier ist keine durchgehende Autobahn erforderlich.

Die Anlage 28, Kfz-Belastungen 2015, zeigt, wie die A 39 den Verkehr anzieht und damit mit 22.000 bis 33.000 Kfz belastet wird. Durch Melbeck fahren dann immer noch 22.000 Kfz täglich. **Es ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten der B4 nicht nur in Zahlen zu benennen, sondern auch im Vergleich zu heute qualitativ zu bewerten.**

- f) Zum Nutzen der Querspange B190n:

Praktisch parallel zur B190n verläuft die B71. Der Verkehrsuntersuchung ist keine Begründung dafür zu entnehmen, warum nicht die B71 an die Stelle der B190 treten kann, um so die Zerschneidungswirkung und die Kosten zu minimieren und zugleich die Bevölkerung durch den Bau von Ortsumfahrungen der B71 zu entlasten. Darüber hinaus würde die Querspange nicht angenommen werden, da der Weg über die B71 wesentlich kürzer und schneller ist. Das zeigt sich bereits heute daran, dass sich in Uelzen ein erheblicher Teil des Verkehrs abspaltet in und aus Richtung Magdeburg. Südlich davon hat die B4 nur noch einen Bruchteil des Verkehrs aus dem Norden.

- g) Zur Wirkung ohne A39:

In der Verkehrsuntersuchung ist in Kapitel 5 mit Anlage 13 nur der Fall ohne A39, aber mit Querspange B190n (was wenig Sinn macht) und A14 auf das Jahr 2015 prognostiziert worden mit dem Ergebnis, dass die Verkehrsbelastung auf der B4 im Bereich Lüneburg um rd. 8.000 Kfz/Werktag steigt (siehe Anlagen 24-30). Im weiteren Verlauf ist die Steigerung etwa ebenso, die Basisbelastung aber wesentlich geringer. Eine Rechtfertigung für die A39 anstelle eines moderaten Ausbaus der B4 mit Ortsumfahrungen ergibt sich daraus nicht!

4. Unzureichende schalltechnische Untersuchung (Ordner 31)

Im Bereich von Wohngebieten wird eine umfassende Überprüfung für notwendig gehalten mit dem Ziel, die Lärm-Grenzwerte nicht nur einzuhalten, sondern zukunftsorientiert so deutlich zu unterschreiten, dass einschließlich der Vorbelastungen die Orientierungswerte gem. DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau mit Tag/Nacht 55/45 dB(A)), vor allem aber die EU-Richtlinien zum Verkehrslärm für die Gesamt-Lärmbelastung eingehalten werden.

Das wird auch Messungen vor Ort erforderlich machen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Fern-Lkw-Verkehr sich zunehmend auf die Nachtstunden verlagert und dass Lärm keinen Gewöhnungseffekt besitzt und dass Lärm auch medizinisch beeinträchtigend wirkt. So ist der Straßenverkehr die Lärmquelle Nummer 1: Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung fühlen sich durch diesen beeinträchtigt oder belästigt. 18 % der Deutschen fühlen sich sogar hochgradig belästigt von Straßenverkehrslärm. Jeder sechste Deutsche leidet aufgrund von Straßenverkehrslärm unter Dauerschallpegeln von über 65 dB(A). Ab diesem Wert steigt das Herzinfarktrisiko um 20 %.

(Quelle: http://www.medizin-auskunft.de/artikel/special/20_04_laerntag.php)

Begründung:

- a) Die vorliegende schalltechnische Untersuchung weist lediglich die Bereiche beiderseits der Trasse aus, in denen für die A39 allein bestimmte Grenzwerte überschritten sind. Sie berücksichtigt keine Lärm-Vorbelastungen. Und sie zeigt nicht die wesentlich ausgedehnteren Zonen mit der Zahl der Bewohner, die durch die A39 signifikant neu oder zusätzlich verlärmert werden.

Das ist methodisch fehlerhaft, denn die Gesamtbelastung wird auf diese Weise nicht erfasst. Außerdem wird der in der UVS als verbindlich genannte „Puffer“ von 500 m zur Wohnbebauung nicht eingehalten.

- b) Die Grenzwerte für Verkehrslärm gegenüber Wohngebieten von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) bei Nacht erlauben tagsüber die dreifache und nachts sogar die achtfache Lärmbelastung gegenüber der für andere Lärmquellen geltenden TA Lärm. Das ist eine Sonderbelastung der Betroffenen, die Fragen nach der Verfassungsmäßigkeit auf-

kommen lässt. Umso wichtiger ist es, dass bei Neuplanungen alle den Lärmschutz betreffenden Daten und Maßnahmen weit auf der sicheren Seite angesetzt werden. Das ist bei der A39 nicht der Fall

Die schalltechnische Untersuchung beschränkt sich auf die Stadt-Variante in Lüneburg und auf Gifhorn. Das ist völlig unzureichend.

5. Nicht nachvollziehbare Bewertungsmethodik in der UVS

Die gewählte Bewertungsmethodik ist nicht nachvollziehbar und nicht einleuchtend. Auch lässt sie keinen nachträglichen Vergleich von solchen Trassenabschnitten zu, die im Variantenvergleich nicht erfasst sind, so dass im Raumordnungsverfahren auf Basis der vorliegenden Unterlagen keine andere Linie herauskommen kann, als die eine der beiden Hauptvarianten.

Begründung:

- a) Die Umweltverträglichkeitsstudie enthält eine Auflistung von unzähligen Konfliktschwerpunkten. Eine nachvollziehbare Gewichtung der verschiedenen Konfliktschwerpunkte lässt die Umweltverträglichkeitsstudie vermissen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat nach § 2 Abs. 1 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter – unter besonderer Berücksichtigung des Schutzgutes „Menschen“ – durchzuführen. Eine bloße (undifferenzierte) Auflistung wird diesem Gebot nach § 2 Abs. 1 UVPG nicht gerecht. Erforderlich wäre eine nachvollziehbare Bewertung der einzelnen beeinträchtigten Schutzgüter.
- b) Es fehlt eine begründete Gewichtung der einzelnen Schutzgüter, und es fehlt die Gewichtung der Belastungen nach der Zahl der betroffenen Bevölkerung (§ 6 UVPG). So heißt es zwar immer, das Schutzgut Mensch habe unbedingten Vorrang, in der Untersuchung ist das jedoch nicht erkennbar. Im Gegenteil, es wird zusätzlich zur „Konfliktschwere“ (# sehr günstig, ## günstig usw.) noch der Begriff der „Entscheidungsrelevanz“ eingeführt (hoch, mittel, nachrangig/keine), wodurch im Vergleich zur Konfliktschwere nur Verwirrung gestiftet wird und es nicht einleuchtet, dass ein hochrangiges Schutzgut, z.B. Menschen, zugleich als nachrangig eingestuft wird und auch umgekehrt (so geschehen beim Vergleich der beiden Hauptvarianten.).
- c) Im Ordner 1 wird auf Seite 30 unten festgestellt, dass es keine konfliktarmen Bereiche gibt und dass „durchweg mindestens mittlerer und in weiten Teilen sogar hoher Raumwiderstand im Suchraum anzutreffen ist.“ Nach dieser Feststellung müssten alle Varianten in der Gesamtreihung der Konfliktschwere (siehe S. 91) zumindest als „ungünstig“ eingestuft werden. Das ist aber nicht geschehen. **Insofern beruht die Wertung auf einer falschen Basis und ist als geschönt anzusehen.** Ein Raumordnungsverfahren kann aufgrund fehlender Konfliktfreiheit auch das Ergebnis haben kann, dass das Projekt insgesamt nicht umgesetzt werden kann.

6. Unzureichende Bewertung des Schutzgutes Menschen

Die Bewertungen in den Variantenvergleichen sind durch Gewichtung der einzelnen Schutzgüter zu objektivieren und daher neu vorzunehmen. Dabei ist den Schutzgütern Menschen-Wohnen und Menschen-Erholung (und Landschaft) der absolute Vorrang nachvollziehbar einzuräumen. Außerdem ist im Sinne von § 6 UVPG die absolute Zahl der betroffenen Anwohner, getrennt nach Lärmbelastung und Erholungsraumzerstörung (das sind bei den stadtnahen Trassen wesentlich mehr) zu nennen und ebenfalls angemessen zu gewichten.

Ein typisches Beispiel für die Hintanstellung des Schutzgutes Menschen und die Beliebigkeit der Gesamtwertung mag die folgende Abwägung veranschaulichen: Im Südosten von Lüneburg liegen zwischen den Gelenkpunkten 7 und 50 die Untervariante GP7-50/1 mit den Trassenabschnitten 579-580 und die Untervariante 7-50/2 mit den Trassenabschnitten 578-510. Die Untervariante GP7-50/1 verläuft auf nahezu ganzer Länge unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK), nutzt also dessen bereits bestehende Zerschneidung. Die Variante GP7-50/2 führt dagegen durch wechselndes Wald-, Wiesen- und Ackergelände unmittelbar an den Ortschaften Vastorf und Gifkendorf vorbei. In der UVS wurde dieser Variante der Vorzug gegeben mit folgender Begründung (Zitat aus Ordner 1, Seite 149): „Der bei der Variante GP7-50/1 angedachte Bündelungsgedanke mit dem Elbe-Seiten-Kanal kommt letztendlich nur bei der Zerschneidung faunistischer Wechselbeziehungen zum Vorteil. Und dennoch sind die Beeinträchtigungen beider Varianten im Schutzgut Tiere annähernd gleichwertig, da mit Variante GP7-50/1 die größere Betroffenheit von potentiellen Nahrungsgebieten für den Schwarzstorch und die größere Betroffenheit von Flächen mit höherem faunistischen Grundpotential verbunden sind. Auch für die abiotischen Schutzgüter stellt der Kanal keine Vorbelastung dar. Bei der Erholungsfunktion hat das in diesem Bereich in den Wald eingebundene Gewässer sogar eine belebende Qualität. Da die Vorteile der Variante GP7-50/1 im Schutzgutbereich Wohnen nur relativ gering sind, ergibt sich aufgrund der über alle anderen Schutzgüter mit Unterschieden zwischen den Varianten ansonsten höheren Beeinträchtigungen der Variante GP7-50/1 in der schutzgutübergreifenden Beurteilung eine Präferenz zu Gunsten der **Variante GP7-50/2.**“

Im Klartext heißt das: Die „belebende Qualität“ der Zerschneidung (hier „Eingebundenheit“ genannt) eines Waldgebietes durch den ESK und ein potentielles Nahrungsgebiet unmittelbar neben dem ESK für einen dort nicht vorhandenen Schwarzstorch erhält letztendlich den Vorrang gegenüber den Einwohnern der Ortschaften Vastorf und Gifkendorf und gegenüber der Unversehrtheit einer reich gegliederten Landschaft!

Begründung:

- a) Wesentliche Aufgabe der im Raumordnungsverfahren zu erstellenden Umweltverträglichkeitsstudie zur Untersuchung der Korridore für den Neubau der BAB 39 Wolfsburg – Lüneburg ist es, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) zu ermitteln und zu bewerten. Sowohl nach der Systematik des Gesetzes als auch nach der erforderlichen verfassungsrechtlichen Auslegung der Norm kommt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem Schutzgut Menschen vorrangige Bedeutung zu. Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst nach § 2 Abs. 1 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf 1. Menschen, Tiere und Pflanzen, 2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, 3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie 4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Das Grundgesetz schützt umfassend die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen, dagegen ist der Naturschutz lediglich Staatszielbestimmung in Art. 20a GG. Der Schutz der Menschen ist ein wichtigeres Kriterium als der der Natur.

Dies ist auch sowohl von der nationalen als auch von der europäischen Rechtsprechung in einer Vielzahl von Fällen entschieden worden. So hat der Europäische Gerichtshof etwa geurteilt, dass selbst FFH-Gebiete hinter dem Schutzbereich Gesundheit

der Menschen zurücktreten können (vgl. EUGH, Urteil vom 28. Februar 1991 - Rs. C-57/89 - Slg. 1991 I 883 ff., m.w.N.).

- b) Die Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau der BAB 39 Wolfsburg – Lüneburg berücksichtigt das Schutzgut „Menschen“ nach § 2 Abs. 1 UVPG unzulänglich und zudem fehlerhaft. Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang, dass in der Studie umfangreiche Untersuchungen zu den Schutzgütern Pflanzen und Tiere (Seite 38 ff.) zu finden sind, dagegen aber derartige Untersuchungen zum Schutzgut Menschen fehlen. Angesichts der Wichtigkeit des Schutzgutes „Menschen“ nach verfassungsrechtlicher Auslegung des § 2 Abs. 1 UVPG ist im übrigen eine Selektion von Schutzgutkriterien dahingehend, das Wohnumfeld und damit das Schutzgut Menschen zurückzustellen, gravierend fehlerhaft. Der Ausgangspunkt dieses Selektionsgedankens, es liege eine gleichmäßige Siedlungsverteilung im Suchraum vor, ist falsch. Die Siedlungsverteilung ist angesichts der unterschiedlichen Anzahl der betroffenen Menschen und der Vorbelastungen nicht gleichmäßig.
- c) Die Umweltverträglichkeitsprüfung muss nach § 2 Abs. 1 UVPG die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des jeweiligen Trassenverlaufs im Hinblick auf die verschiedenen Schutzgüter zunächst ermitteln, dann beschreiben und anschließend bewerten. Hierbei bedarf das Schutzgut Menschen einer besonderen Berücksichtigung. Es ist nicht möglich die gesetzlich verankerte Vorgehensweise dadurch zu umgehen, dass - den Tatsachen zuwider - eine gleichmäßige Siedlungsverteilung im Suchraum behauptet und dann eine Prüfung des Schutzgutes Menschen unterlassen wird.
- d) In diesem Zusammenhang überzeugt auch die pauschale und nicht nachvollziehbare Behauptung, Flächen mit Wohnbebauung hätten im Hinblick auf eine Errichtung von Lärmschutzwänden stets ausreichend Vermeidungs- und Verminderungspotenzial, nicht. Lärmschutzwände sind zwar grundsätzlich ein zulässiges Mittel zur Reduzierung der Auswirkungen einer Lärmbeeinträchtigung. Allerdings ist in jedem Einzelfall eine Differenzierung insbesondere anhand der unterschiedlichen Anzahl der betroffenen Menschen und der Vorbelastungen mit Lärm- und Schadstoffemissionen vorzunehmen.
- e) Schließlich ist zu berücksichtigen, dass in der Vorphase die Festlegung „relativ konfliktarmer“ Korridore vorrangig nach Naturschutz Gesichtspunkten erfolgte, dass dabei also das Schutzgut Menschen nachrangig behandelt wurde. Ferner wurde in den Teilvariantenvergleichen eine Kostendifferenz von größer als 10% als Maß aller Dinge angesetzt und führte unabhängig von den weiteren Schutzgutkriterien stets zum Ausschluss der teureren Trasse. Zitat aus Ordner 1, Seite 138: „Bei einer Kostendifferenz über 10 % kommt dem Belang eine hohe Entscheidungsrelevanz zu. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung fanden aufgrund ihres großräumigen Betrachtungsmaßstabes zunächst keine Berücksichtigung.“ **Dies ist ein klarer Verstoß gegen das ROG, das Kostengründe als Entscheidungskriterium nicht kennt.**
Auch hier zeigt sich die nachrangige Behandlung des Schutzgutes Menschen.

7. Fehlender Nutzen-Kosten-Faktor (NKF)

Es ist für jede Hauptvariante eine qualifizierte Kostenschätzung und auf deren Basis ein nachvollziehbarer Nutzen-Kosten-Faktor nachzuliefern.

Begründung:

- a) Wenn den Kosten eine erhebliche Entscheidungsrelevanz zukommt, dann muss es selbstverständlich sein, dass die Basis eine qualifizierte Kostenschätzung ist. Die liegt jedoch nicht vor. Allein schon die Zahl und Größe der Kunstbauwerke sowie die durch die RiStWag ausgelösten Zusatz- Kosten in den durchschnittlichen Wasserschutzgebieten führt zu dem Schluss, dass 7 km Minderlänge (Verkehrsuntersuchung Seite 50: 116 km West – 109 km Ost = 7 km) nicht zu einer solchen Kostendifferenz führen können, wie sie in der Unterlage genannt wird. Aus Gründen der Haushaltsdisziplin ist zu fordern, dass die qualifizierten Kostenschätzungen nachgeliefert und im ROV angemessen berücksichtigt werden.
- b) Bei allen Hauptvarianten fehlt die nachvollziehbare Ermittlung ihres Nutzen-Kosten-Faktors (NKF) auf der Grundlage einer qualifizierten Kostenschätzung, die die Charakteristik der jeweiligen Strecke mit allen Kunstbauwerken und Sondermaßnahmen so genau erfasst, dass sie als ein verlässliches Entscheidungskriterium mit in die Bewertung eingehen kann. (Eine solche Kostenschätzung gehört zum Standard eines jeden Variantenvergleichs.)
- c) Klare Aussagen zum Nutzen der geplanten A39 unabhängig von der A14 bilden nicht nur eine wesentliche Grundvoraussetzung für die erforderlichen Abwägungen im Verfahren, sondern sind im Sinne der vehement von Bevölkerung und Politik geforderten Transparenz entscheidend. In Zeiten hoher Staatsdefizite und zunehmender steuerlichen Belastungen für die einzelnen Bürger, muss der Sinn eines derart teuren Planvorhabens, das zudem noch mit einem naturschutzfachlichen Planungsvorbehalt (*) versehen ist, nicht nur besonders transparent dargestellt werden, sondern auch eine besonders sorgfältige Prüfung möglicher Alternativen im Hinblick auf die Ziele vorgenommen werden. Sichere Prognosen zu Kosten/Nutzen dürfen sich nicht allein am Status quo orientieren, sondern sind entsprechend dem erheblichen Planungsvorlauf auf die Zukunft auszurichten und zu begründen.
- d) Die Übernahme der Zahl des Kosten/ Nutzenfaktors aus dem BWVP führt dazu, dass die SBV sie nach außen vertreten muss. Genau dieses ist aber nicht erfolgt, sondern durch ausweichende Antworten bis heute keine Klarheit geschaffen worden. Es ist nicht einmal feststellbar, inwieweit die Änderungen seit Beginn des Planfeststellungsverfahrens für die A14 mit in die Abwägungen eingeflossen sind. Vielmehr hat das widersprüchliche Verhalten von SBV und Landesregierung offenbart, dass hier zunächst politische Entscheidungen getroffen wurden, die erst im Nachhinein mit fachlichen Argumenten belegt werden sollten, aber offensichtlich bis heute nicht überzeugend konnten. Für die Betroffenen, die in ihren Eigentumsrechten verletzt sind, sind durch dieses Vorgehen gravierende Nachteile entstanden. Die Rechtmäßigkeit des Bauvorhabens ist durch dieses Vorgehen insgesamt in Zweifel zu ziehen.
- e) Es fehlen Aussagen über die Folgekosten bei anderen Kostenträgern.

8. Verletzung von Zielen des Landesraumordnungsprogramms

Begründung:

Gem. Ziffer 6. (3) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/1996 des Bundesministeriums für Verkehr sind nach § 5 Abs.4 ROG die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten und können nicht im Wege der Abwägung überwunden werden.

Die Planung der A39 ist für die nachfolgend zitierten Ziele des Landesraumordnungsprogramms (LROP) generell kontraproduktiv. **Insbesondere die Ebensbergvariante und die Untervarianten 504 bis 508 in der Samtgemeinde Ostheide kollidieren mit den folgenden Zielen (Zitate):**

- C 1.1, 02: Bei allen Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes sind die wesentlichen Entwicklungskomponenten der Bevölkerungsstruktur und räumlichen Bevölkerungsverteilung sowie die Auswirkungen auf den Wohnraumbedarf zu berücksichtigen.
- C 1.1, 03: Die Planungen und Maßnahmen sollen u.a. dazu dienen, die vorhandene Raum- und Siedlungsstruktur und die natürlichen Lebensgrundlagen zu sichern sowie die Raumansprüche u.a. umweltverträglich zu befriedigen.
- C 1.4, 01: In Ordnungsräumen sind insbesondere solche Maßnahmen vorrangig durchzuführen, die u.a. die Umwelt- und Lebensbedingungen durch Beseitigung nachteiliger Verdichtungsfolgen im baulichen und Verkehrsbereich sowie durch Förderung der städtebaulichen Entwicklung nachhaltig verbessern.
- **C 1.4, 02:Zwischen den Räumen, die für die Siedlungsentwicklung vorgesehen sind, sind ausreichende Freiräume zu erhalten.....**
- **C 1.5, 01: Insbesondere gewachsene, das Orts- und Landschaftsbild prägende Strukturen sind zu erhalten.....;**
- **C 1.5, 02: Die Umweltqualität in den Städten und Gemeinden ist durch eine ökologisch orientierte Innenentwicklung und Attraktivitätssteigerung zu verbessern, insbesondere durch Sicherung von Grünflächen mit Übergang zur freien Landschaft;**
- C 2.4, 05: Die Bevölkerung ist vor Lärm zu schützen. Einem weiteren Anwachsen der Lärmbelastung ist entgegenzuwirken,.....;
- C 2.4, 07: Verkehrswege und andere lärm erzeugende Anlagen sind so zu planen, dass davon ausgehende Lärmbelastungen insbesondere der Wohnbereiche und der Bereiche mit besonderer Erholungsfunktion weitgehend vermieden werden.....;
- C 3.6.0, 01:Bei der räumlichen Entwicklung der Regionen ist auf eine Begrenzung des Verkehrswachstums hinzuwirken.....;
- C 3.6.0, 03: Der insbesondere durch die Liberalisierung des westeuropäischen und die Öffnung des osteuropäischen Marktes weiterhin wachsende Güterverkehr ist in verstärktem Umfang auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, um einer Überlastung der Straßeninfrastruktur und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu begegnen.
- **C 3.6.3, 01: Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend.**

9. Naturschutzfachliches Vermeidungsgebot / Minimierung der Zerschneidungswirkungen

Es ist festzustellen, dass der allgemeine Planungsgrundsatz der Minimierung von Zerschneidungswirkungen ebenso wie die speziellen naturschutzfachlichen Auflagen für dieses Projekt nicht ausreichend beachtet werden.

Begründung:

- a) Durch die A14 wird das „letzte große Autobahnloch“ in Nordostdeutschland bereits geschlossen und auch der äußerste Nordosten Niedersachsens erhält mit der A14 eine Autobahnanbindung. Die A39 hätte eine unzumutbare, zusätzliche, für Mensch und Natur schädliche Belastung und Zerschneidung zur Folge. (Auch unter dem Aspekt des Zusammenwachsens von Ost und West ist eine einseitig auf Niedersachsen beschränkte Betrachtung unangebracht.) Mit dem Bau der A39 würden in geringem Abstand 3 Parallel-Autobahnen in Nord-Süd-Richtung (A7 + A39 + A14) ohne entsprechend belegtem Verkehrsbedarf entstehen. Die mittlere, die A39, ist damit allein bereits aus diesem Grunde unabhängig von ihrer erheblichen Zerschneidungswirkung offenkundig überflüssig.
- b) Der Bau der Querspange maximiert diese Zerschneidungswirkung zusätzlich. Warum wird stattdessen nicht die B71 durch Ortsumfahrungen ertüchtigt? Diese Frage ist von besonderer raumordnerischer Relevanz.
- c) Völlig unklar bleibt, wie der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag („Sternchenvermerk“) abgearbeitet wurde und die Gewichtung der Belange beeinflusst hat.
- d) Wegen der Bewertung des VSG Bad Bodenteich besteht die Gefahr, dass ein Planungstorso entsteht.

10. Unzureichende Variantenvergleiche

Begründung:

- a) Die Varianten werden nur relativ verglichen, eine absolut quantifizierbare und saldierende Gegenüberstellung nach standardisierten Maßstäben der von dem Vorhaben zu erwarteten Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter wurde nicht vorgenommen. Bezogen auf die Nord- und Westvariante sind die Nachteile der Ebensbergvariante unterschätzt worden. Vergleiche mit der Nullplusvariante fehlen.
Der Westabschnitt ist nur im Kontext eines größeren Planungsabschnittes, nicht aber im vergleichbaren Abschnitt zu Lüneburg (wie Lüne, Ostumgehung, Nord und Ebensberg) untersucht worden. Zur Beurteilung eines vergleichbaren Streckenabschnittes sollte geprüft werden, ob nicht eine neue, bisher nicht untersuchte Straßenbindung in Frage kommt (z. B. Anbindung der Westvariante im Bereich südlich Lüneburg an die Nullplusvariante).
- b) Zwar werden einige, aber auch nicht alle Varianten im direkten Zweiervergleich gegenübergestellt, aber längst nicht alle. Ein absolutes Ranking der Varianten ist damit nicht möglich. Hier besteht ein gravierender Abwägungsmangel, der die Bewertung einzelner Abschnitte und gesamter Varianten in Frage stellt.
- c) Es fehlt die Bewertung der Haupt- und Untervarianten nach den o.a. fehlenden Kriterien und der relative Vergleich miteinander. Im Ergebnis sollte ein klares, nachvollziehbares absolutes Ranking erfolgen und auf dieser Basis im Rahmen einer erneuten Öffentlich-

keitsbeteiligung mit angemessener Frist die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.

11. Abschnittsbildung für die Linienfindung

Es sind zwischen den Hauptgelenkpunkten Parallel-Abschnitte zu bilden und mit einander zu vergleichen. Dies ist nachzuliefern, damit dazu qualifiziert Stellung genommen werden kann.

Begründung:

- a) „Es kommen alle Varianten ins ROV“, wurde von der Raumordnungsbehörde versichert, und es wurden aus diesem Grunde die Betroffenen aller Varianten aufgefordert, ihre Stellungnahmen abzugeben. Dies kann nur sinnvoll sein, wenn auch die Raumordnungsbehörde durch die Unterlagen in den Stand gesetzt wird, eigenständig eine neue Ausführungsvariante zu erarbeiten. Dafür bedarf es jedoch einer Einteilung in miteinander über Haupt-Gelenkpunkte verknüpfte Teilabschnitte und eines entsprechenden Vergleiches paralleler Abschnitte, die dann auch in gleicher Teilung ohne Präjudiz für die Anschlussabschnitte planfestgestellt werden können und müssen. Dies fehlt in den Unterlagen und kann nur von der Planungsbehörde geliefert werden.
Beispiel: Es fehlt der für den Bereich Lüneburg bedeutsame Vergleich des Streckenabschnitts Lüneburg Ost – Uelzen Ost zwischen den Gelenkpunkten GP2 und GP18 mit dem Abschnitt Lüneburg West – Uelzen Nord – Uelzen Ost zwischen den Gelenkpunkten GP1, GP15 und GP18.
- b) In den Planunterlagen ist keine Begründung angegeben, warum die Streckenabschnitte in der vorgestellten Weise gebildet und keine Unterabschnitte gem. a) gebildet wurden. Unter dem Gesichtspunkt, dass von den Abschnittspunkten als möglichen Zwangspunkten eine erhebliche Fernwirkung ausgeht, ist zur Vermeidung von präjudizierenden Wirkungen die Bildung der unter a) vorgeschlagenen Unterabschnitte geboten.
- c) Die Abschnittsbildung sollte sich nicht nach Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit richten, sondern nach den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es ist zu prüfen ob der Vorzugsvariante unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen (Nullplusvariante und Ostvarianten VSG Problematik).
Die Aufspaltung in verschiedene Planabschnitte darf nicht die sachgerechte Gesamt abwägung zwischen den Varianten konterkarieren.
Der Bildung eines Planungstorsos muss vorgebeugt werden, deshalb muss jeder Abschnitt eigene verkehrliche Funktionen haben.

12. Abschnittsbildung für die Planfeststellung

Um eine Präjudizierung einzelner Abschnitte durch bereits vorweg planfestgestellter Nachbarabschnitte zu verhindern, ist die gesamte Strecke zu unterteilen in Teilabschnitte, die so gegeneinander abgegrenzt sind, dass grundsätzlich ein Ausweichen auf eine andere Variante möglich wird.

Dies wird erreicht, wenn die Planfeststellungsabschnitte zwischen folgenden Gelenkpunkten (GP) gebildet werden:

Im Osten: GP2–GP18, GP18–GP25, GP25–GP36, GP36–GP46.

Im Westen: GP1–GP15, GP15–GP18, GP15–GP21, GP21–GP25, GP21–GP32, GP32–GP36, GP32–GP46

13. Erweiterung der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

Die Gemeinde Seevetal sollte als zumindest mittelbar betroffene in das ROV einbezogen werden.

Begründung:

Die zusätzliche Belastung des Maschener Kreuzes (siehe 1.1a), das schon heute ein Unfallschwerpunkt ist, kann mit großer Wahrscheinlichkeit ohne Umbau nicht mehr verkraftet werden.

14. Sinnvolle Alternative – Netzfall F als Null-Plus-Variante

Anstelle einer der drei näher untersuchten Netzfällen der VUNO (X, H und G) für die Umsetzung vorzuschlagen, wurde die sich im Materialband befindliche I-Variante in den Bundesverkehrswegeplan eingestuft. Sie erhält nach untenstehender Tabelle mit dem Wert 22 eine verhältnismäßig schlechte Rangfolge.

Rangfolge insgesamt	Summe der Rangfolgen	Empfehlung
E	7	
B	8	
F	10	Ausbau Bundesstr.
C	13	
D/I	22	Autobahnneubau
Dn	23	
A	25	
A'	28	
X/G/H	Nicht im Vergleich	

Quelle: Materialband VUNO 95

In der Tabelle geht es um den Vergleich der Prüfergebnisse der verschiedenen Varianten. Bei den Vergleichen wurden bei den verschiedenen Zentrumskategorien die Einstufungen addiert. Die niedrigste Summe erhielt somit am häufigsten die beste Bewertung (= niedrigste Zahl, z.B. 1 oder 2).

Ein in der Rangfolge weit oben stehender Netzfall ist die F-Variante. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis konnte dem Materialband leider nicht entnommen werden. Es handelt sich hier um einen Ausbau der Bundesfernstraßen, also um eine Nullplus-Variante.

Prozentuale Verbesserung der Erreichbarkeit durch X/G/H sowie F-Variante gegen über des Prognose Null-Falls

Kategorie	X/G/H	F
Mittelzentrum	Im Schnitt 25 %	16 %
Oberzentrum	Im Schnitt 40 %	54 %
Lagegunst	Im Schnitt 83 %	66 %

Quelle: VUNO 95, S. 184

Fazit zum Punkt „Sinnvolle Alternative“:

1. Beim Positivkriterium „Erreichbarkeit“ schneidet Variante I deutlich schlechter ab als F. Im uebrigen, von den präferierten Varianten G/H/X wären ebenfalls alle besser als I.
2. Variante F meint **Ausbau Bundesstraße** – Nullplus-Variante
3. Das Kriterium „Erreichbarkeit“ ist zeitlos und somit direkt von 1995 auf heute übertragbar.
4. Gerade im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Oberzentren schneidet die F-Variante bedeutend ab.

Forderung: Die F-Variante ist als Nullplus-Variante zu untersuchen und in die Abwägung mit einzubringen.

15. **Fazit**

Die A39 wird grundsätzlich abgelehnt, insbesondere die Varianten im Osten Lüneburgs. Eine Nullplus-Variante ist für das ROV unverzichtbar.

Die benannten Defizite betreffen die Gesamtheit der Unterlagen. Sie führen dazu, dass die **Unterlagen unvollständig** sind und mithin die **Ergebnisse** der Variantenvergleiche grundsätzlich **in Zweifel zu ziehen** sind. Bevor keine entsprechende Ergänzung und Überarbeitung vorgelegt wird, kann das Raumordnungsverfahren nicht wirksam durchgeführt sowie im Ergebnis eine Linie als Grundlage für ein Planfeststellungsverfahren bestimmt werden. Der gegenwärtige Sachstand ist folgender:

1. Der wirtschaftliche Nutzen ist nicht belegt und wird von der Mehrheit der Fachleute verneint bzw. in Frage gestellt.
2. Der verkehrliche Nutzen ist unbedeutend.
3. Ein Nutzen-Kosten-Faktor wurde, obwohl unverzichtbar, nicht ermittelt.
4. Auch die Nullplus-Variante wurde trotz gesetzlicher Vorgabe nicht in der erforderlichen Tiefe untersucht.
5. Und die vehementen Proteste der Bevölkerung einschließlich ihrer kommunalpolitischen Vertretungen überall dort, wo eine Variante der A39 verläuft, belegen, dass es für dieses Projekt flächendeckend keine Akzeptanz in der Bevölkerung gibt.

Die A39 ist mithin nach heutiger Beurteilung weder wirtschaftlich noch politisch vertretbar und daher am Ende auch nicht durchsetzbar!

B Grundsätzliches zu den Varianten im besonderen Konfliktraum Lüneburg

Zusätzlich zu den unter Abschnitt A aufgeführten grundsätzlichen Mängeln sind für den Konfliktraum Lüneburg die folgenden weiteren Abwägungsdefizite festzustellen:

1. Fehlende Berücksichtigung des Störfalles

Bei einem Störfall (Sperrung oder Stau) auf den Ost-Varianten würden als Umleitungsstrecken nur die Kreisstraßen über Bardowick, Scharnebeck, Nutzfelde, Barendorf, Wendisch Evern, Deutsch Evern und Melbeck zur Verfügung stehen, was in den genannten Ortschaften sofort dazu führen würde, dass „nichts mehr geht“. Zugleich würde auch im Stadtgebiet von Lüneburg ein Verkehrskollaps eintreten.

Dies alles würde bei einer westlich geführten Nullplus-Variante (siehe Abschnitt A, Ziffer 2) nicht gegeben sein, denn dann stünden Ostumgehung und Westumfahrung wechselseitig als Ausweichstrecken zur Verfügung.

2. Fehlende Untersuchung der Auswirkungen der vielen Anschlussstellen in Lüneburg

Die Anschlussstellen werden auf die nachgeordneten Straßen zusätzlichen Verkehr ziehen und damit die Anwohner ebenso wie das gesamte städtische Verkehrsnetz zusätzlich belasten. Hierüber machen die vorgelegten Unterlagen keine Aussagen.

3. Fehlende Gegenüberstellung der Kosten für den Nordabschnitt im Osten und im Westen

Sämtliche Ost-Varianten erfordern einen wesentlich höheren Aufwand an Kunstbauwerken als die West-Varianten. Dies darzulegen ist Sache einer qualifizierten Vorplanung auf der Grundlage von qualifizierten Kostenschätzungen. Einfache Überschlagsrechnungen mit Bundes-Durchschnittskosten pro Kilometer führen zu völlig falschen Ergebnissen.

4. Fehlende städtebauliche Beurteilungen

Bei den Trassen 502 Lüneburg-Lüne, 503 Moorfeld und 504/506, 505/507 und 505/508 Ebensberg werden zusammenhängende städtisch geprägte Siedlungsräume samt deren unverzichtbaren Naherholungsräumen durchschnitten und damit vernichtet. Dies stellt nach gängiger Meinung einen Ausschlussgrund dar. In den Unterlagen findet das keinen angemessenen Niederschlag.

5. Fehlende Abwägung der Vorzugsvariante gegen Nullplusvarianten

Für ein sachgerecht durchgeführtes Raumordnungsverfahren ist eine Abwägung mit einer der möglichen Nullplus-Varianten unabdingbar.

Begründung:

Wie bereits unter Abschnitt A ausgeführt sind Bundesstraßen-Varianten denkbar, die den gleichen verkehrlichen und raumordnerischen Zweck erfüllen wie die Autobahn A39. Im Konfliktraum Lüneburg-Melbeck-Jelmstorf ist dies z.B. eine Verlängerung der B404 von Handorf nach Süden zur B4 vor Bad Bevensen.

6. Fehlende Berücksichtigung der Stadtteile Goseburg-Zeltberg und Ochtmissen sowie Bardowick

Weder die Lüneburger Stadtteile Goseburg-Zeltberg und Ochtmissen noch Bardowick noch Adendorf werden in der Umweltverträglichkeitsstudie als Konfliktschwerpunkt aufgeführt. Dies ist ebenfalls ein gravierender Verstoß gegen § 2 UVPG.

Durch eine Trassenführung anschließend an die A 250, über das Handorfer Kreuz hinaus, entlang der Ostumgehung und dann abzweigend Richtung Ebensberg/Erbstorf würden nämlich auch die nördlichen Lüneburger Stadtteile und der Süden Bardowicks erheblich mehrbelastet als durch die jetzige A 250/Ostumgehung.

Die etwa betroffenen 4.000 Menschen in Bardowick und rund 5.000 Menschen in den Lüneburger Stadtteilen Goseburg-Zeltberg und Ochtmissen wurden fehlerhaft in der Umweltverträglichkeitsprüfung unberücksichtigt gelassen.

7. Sonderproblem Feinstaub-Konzentration und Ozon

Durch den Bau der A 39 über die sog. Osttrasse – am nördlichen und östlichen Stadtrand von Lüneburg, nur wenige Kilometer von der Innenstadt entfernt – wird die Luftbelastung des massiven Straßenverkehrs die Feinstaubkonzentration der Stadt Lüneburg um ein Vielfaches erhöhen. Die zulässigen Grenzwerte der 22. BImSchV werden massiv überschritten werden. Die Auswirkungen des Autobahnbaus auf die Luftqualität müssen nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht nur im Planfeststellungsverfahren, sondern bereits bei der Trassenauswahl berücksichtigt werden. Lokale Winde sind nicht berücksichtigt worden.

Überhaupt ist die Belastung mit Luftschadstoffen, wie auch die Belastung durch Lärm, nicht in die Abwägung der Vor- und Nachteile der Varianten mit einbezogen worden, weil die Grenzwerte der TA Luft und der 22. BImSchVO bereits am Fahrbahnrand eingehalten würden (Ordner 1, S.81). Diese Methode beanstanden wir. Die genannten Regelungen dienen lediglich der Aufzeigung von Schranken der betreffenden Immissionen. Jenseits dieser Grenzwerte sind Beeinträchtigungen nicht erlaubt. Anhand von Grenzwerten, die lediglich festlegen, ab wann die Immissionen überhaupt zulässig sind, kann jedoch nicht die Frage beantwortet werden, in welchem Ausmaß die Anwohner in der Nähe der Fernstraße durch die Immissionen in deren Lebensgefühl und Wohlbefinden betroffen werden. Zweifellos werden diese unter dem Dauerlärm schwer zu leiden haben und von den verursachten Schadstoffen nachhaltig betroffen sein. Das hätte untersucht werden und in die Abwägung mit einfließen müssen, damit ein fairer Vergleich der Varianten überhaupt möglich ist.

C Besondere Hinweise zur Ebensberg-Variante 504 westlich des Elbe-Seiten-Kanals

1. Verwaltungshistorie

Bei der Gebietsreform 1974 wurde Erbstorf als einzige Gemeinde Niedersachsens geteilt. Der Ortsteil Ebensberg wurde der Stadt Lüneburg eingegliedert, Erbstorf wurde Teil der Gemeinde Adendorf. Dadurch wurden gewachsene regionale und familiäre Strukturen zerschlagen. Das Zugehörigkeitsgefühl der Menschen untereinander wurde gestört, dies betraf auch Sportstätten, den Erbstorfer Friedhof, die Kirche, Feuerwehr, etc. Die Störung der Zugehörigkeit dauert auf dem Ebensberg bis heute an. Viele Menschen führen sich noch immer Erbstorf zugehörig. Beispiel: Der Sportverein TUS Erbstorf liegt am Ebensberg und ist eigentlich ein Ebensberger Verein. Eine als Ebensbergvariante geführte A39 würde eine endgültige Trennung des Ortsteils Ebensberg und des TUS Erbstorf von Erbstorf und Adendorf herbeiführen. Es ist davon auszugehen, dass die Zerschneidung durch die A39 diese gewachsenen Strukturen endgültig beseitigt.

2. Unberücksichtigte Besonderheiten

- a) Die Ebensbergvariante durchschneidet den städtisch geprägten Siedlungsraum von Lüneburg/Adendorf, der siedlungsgeographisch und städtebaulich als Einheit zu sehen ist. Aus diesem Grunde ist auch für diese Variante ein städtebauliches Fachgutachten unabdingbar. Eine Zerschneidung Adendorfs /Lüneburg und Ebensberg / Erbstorf stellt einen gravierenden Raumwiderstand dar, der nicht ausgeglichen werden kann.
- b) Angesichts der Anzahl der durch die Trassenführung durch das Gebiet das Lüneburg-Ebensberg-Moorfeld / Adendorf-Erbstorf betroffenen Menschen wurde dem Konfliktschwerpunkt „Ortslage LG Ebensberg & Moorfeld“ ein wesentlich geringes Gewicht zugemessen, vor allem bezüglich der Lärm- und Schadstoffimmissionen.

Die Lüneburger Stadtteile Ebensberg und Lüne-Moorfeld haben mit den (fälschlicherweise nicht als Konfliktschwerpunkte aufgeführten) Stadtteilen Goseburg-Zeltberg und Ochtmissen zusammen über 10.000 Einwohner.

Die hier lebenden Menschen werden durch eine Trassenführung entlang der Ostumgehung und dann abzweigend Richtung Ebenberg / Erbstorf erheblich durch Lärm- und Schadstoffemissionen beeinträchtigt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Trassenführung zu diesen Gebiete und den starken Vorbelastungen sind die erheblichen Beeinträchtigungen auch nicht durch Lärmschutzwälle ausreichend abzumildern.

- c) Die Ebensbergvarianten einschl. ihrer östlichen Fortsetzungen sind schalltechnisch nicht genauer untersucht worden. Es sind lediglich in den Plänen 1:10000 zu den Schutzgütern Mensch-Wohnen und Mensch-Erholen die Lärmisophone für freie Schallausbreitung dargestellt. Danach werden die Grenzwerte für Wohngebiete z.T. deutlich überschritten. Da lt. Aussage der Schalluntersuchung bei über 400m Abstand mit aktivem Lärmschutz keine Wirkung mehr zu erzielen ist, wird es hier zu einer auch gesetzlich nicht mehr hinnehmbaren Lärmbelastung kommen, zumal durch die Hauptwindrichtung SW das Problem noch verschärft wird. Weiterhin ist die Entwicklung zu immer mehr Fern-Lkw-Verkehr in der Nacht und dazu die Lärmvorbelastungen (u.a. Bahnlinie Lüneburg-Lübeck) zu berücksichtigen. Bei der von der bestehenden Ostumgehung ausgehenden Schallimmissionen ist in Adendorf Süd eine eindeutige Trichterwirkung aus den Kurven heraus und eine starke Abhängigkeit von der Windrichtung zu beobachten. Die vorliegende Untersuchung macht hierüber keine Aussagen, und die zugehörigen Plänen zeigen ebenfalls nichts dergleichen.
- d) Die neue Anschlussstelle an die Ostumgehung im Osten der Bahn Lüneburg – Lübeck würde sowohl wegen ihrer Ausdehnung (Autobahn-Dreieck) als auch wegen der herabgesetzten Wirksamkeit von Lärmschutzmaßnahmen in Verkehrsknoten für die angrenzende Wohnbebauung Adendorfs eine zusätzliche Lärmbelastung bringen.
- e) Die Raderbachniederung ist bekannt für ihre plötzlich auftretenden Nebelbänke. In der Bewertung wird dies nicht erwähnt, geschweige denn gewichtet.
- f) Die katastrophalen Auswirkungen eines Bruches des hier in Dammlage liegenden Elbe-Seiten-Kanals sind nicht erwähnt, geschweige denn bewertet worden.
- g) Der gewaltige Einschnitt in den Geestrücken „Steinhöhe“ ist als erhebliche Landschaftszerstörung und zugleich besonders schwerer, möglicherweise nicht ausgleichbarer Eingriff in das Wassergewinnungsgebiet keineswegs hinreichend gewürdigt worden, auch mit den sich daraus ergebenden erheblichen, über den allgemeinen Standard hinaus gehenden Kosten (Stichwort RiStWag), ganz zu schweigen von den Zweifeln an der Genehmigungsfähigkeit einer Unterfahrung des Elbe-Seiten-Kanals. Rein vorsorglich: Eine Brücke über den Kanal scheidet aus Lärmschutz- und landschaftspflegerischen Gründen erst recht aus!
- h) Der Störfall wurde außer acht gelassen, obwohl er ebenfalls zu einem Verkehrskollaps in Lüneburg und den Randgemeinden führen würde.
- i) Im Plan II.12.GP2-29 (1:10 000) ist die Zerschneidung der fein gegliederten Hecken- und Wiesenlandschaft der Raderbachaue als von „mittlerer Bedeutung“ eingestuft. Das ist zu harmlos!

Diese Landschaft ist von hoher Bedeutung sowohl für die Erholungsfunktion als auch für das Landschaftsbild selbst. Ihre Zerschneidung bedeutet wegen der unvermeidlichen Lärmschutzwälle eine krasse Verunstaltung, also einen Eingriff von hoher Bedeutung, und zwar auch regional, denn:

- j) Am Kloster Lüne vorbei, durch das Lüne Holz und über den Grünen Jäger Weg, Adendorf führen die folgenden ausgeschilderten Radtouren: "Elbe Tour", "Mecklenburger-Seen Radweg", "Wald Tour", und der Wanderweg "Hermann-Billing-Weg". Entlang der Erbstorfer Landstraße läuft zudem die Radtour "Alte Salzstraße". Die Touristische Bedeutung dieser Rad- und Wanderwege ist in der Planung der A 39 nicht berücksichtigt. Sie werden durch den Bau der Autobahn an Attraktivität verlieren.
- k) Darlegung der Auswirkungen auf und Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur, z.B. Verkehr (Zubringerverkehr), Wasser (Beeinträchtigung der Wassergewinnung bei tiefer Einschnittslage in den Schutzgebieten, Entwertung der durchschnittlichen Vorsorgegebiete für die Wasserversorgung), Abwasser (Kanalisation und Behandlung des Oberflächenwassers einschl. Vorflutnachweis sowie Dichtungsmaßnahmen gem. RiSt-Wag in den Wasserschutzgebieten und Aufzeigen der dazu erforderlichen selbständigen wasserrechtlichen Verfahren.). Das alles sind nicht oder nur unzureichend erfüllte Mindestanforderungen gem. RdErl.d.ML. v. 07.07.2003 / 27.10.2004.
- l) Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Bereich der Ebensbergvarianten und anschließenden Varianten ist unvollständig. So kommen in diesem Gebiet nach BNatSchG streng geschützte Fledermausarten wie der Abendsegler, Kleinabendsegler, Breitflügel-fledermaus, Flughautfledermaus, Zwergfledermaus und Wasserfledermaus vor.
- m) Das überplante Gebiet gehört nach dem LROP teilweise zu einem Gebiet, das aus Landessicht für die Festlegung als Vorsorgegebiet für Landwirtschaft in Betracht kommt. Das als Festlegung eines Vorsorgegebietes zugrunde zu legende standortgebundene natürliche landwirtschaftliche Ertragspotential ist als hoch einzustufen, künftig also als Vorsorgegebiet für Landwirtschaft festzulegen.
- n) Die Variante Ebensberg durchschneidet ein Vorranggebiet für Wassergewinnung laut RROP. Das Adendorfer Wasserwerk liefert jährlich ca. 2 Millionen Kubikmeter Wasser. Der Wasserverband Elbmarsch liefert damit die Hälfte des Wassers für 8 Städte und Gemeinden mit ca. 84.000 Einwohnern. Eine entsprechende starke Berücksichtigung aus Ausschlussgebiet für eine Autobahnplanung ist in der Abwägung nicht erfolgt.

3. Zerstörung des Naherholungsgebietes 'Raderbachtal, Ebensberg, Steinhöhe'

Das Raderbachtal ist im RROP des Landkreis Lüneburg nur als Vorsorgegebiet und nicht als Vorranggebiet für Erholung eingestuft. Es handelt sich hier um eine krasse Unterbewertung der Einstufung, die ein klares Versäumnis der Politik darstellt und schnell zu korrigieren ist. Der gesamte Bereich kann als einziges Naherholungsgebiet zwischen Lüneburg und Adendorf bezeichnet werden. Es wird von den Lüneburgern, Adendorfern, Erbstorfern und Besuchern als Erholungsgebiet genutzt.

Die Nutzung erfolgt durch Spazierengehen, Joggen, Radfahren, Angeln, Naturbegehungen des NABU. Durch das Schiffshebewerk Scharnebeck, den Scharnebecklauf und Mountainbiketurniere werden sehr viele Touristen angezogen. Das Waldschutzgebiet Steinhöhe bildet mit 86 Metern die höchste Erhebung des Landkreises Lüneburg, die Moränen-Heide-Waldlandschaft oft fälschlich als Steinhöhe bezeichnete, alte Panzerkuhle im Bilmer Strauch wurde im Rahmen eines Studentenpraktikums 1999 ("**Die Steinhöhe – ein ökologisches Kleinod bei Lüneburg**" Dengler, Löbel, Michl) vegetationskundlich untersucht.

Neben dem zu schützenden Magerrasen, Moose und Trockenrasen wurden dort viele sich auf der roten Liste befindlichen Tiere gefunden. Das Gebiet erfüllt auch im Hinblick auf die dort vorhandenen Biotope, die Kriterien nach § 28 a NNatG sowie die Kriterien zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes. Wir verweisen hier auf die Ziffer 4.2.1.5 Trocken- und Magerbiotope des Landschaftsrahmenplanes des Landkreis Lüneburg. In den 70er /

80er Jahren erfolgte eine Denaturierung des Raderbaches, der als Verbindung zur Ilmenau zu den Nebengewässern der Elbtalaue gesehen werden muss. Er erfolgte Begradigungen und Wärmeeinleitungen, das Raderbachtal wurde hier verunstaltet. Ein einzelner Landwirt hat sich über Jahre gegen die Denaturierung engagiert und in privater Initiative sechs Kilometer Landschafts-, Natur- und Windschutzgehölze an Wegen, Ackerrändern und Gräben angepflanzt. Inzwischen wurde von der Politik anerkannt, dass es sich bei der Denaturierung des Raderbaches um einen groben Fehler handelte. Das Thema Renaturierung des Raderbaches wird zwar immer einmal wieder angesprochen, jedoch wird es von der Politik nicht wirklich angegangen. Dies ist ein grobes Versäumnis der regionalen Politiker. Im Rahmen von Gesprächen 2004 zwischen der Aktion Lebensberg e. V. und Herrn Preuss von der Funktionsstelle für Waldökologie und Waldnaturschutz Niedersächsische Forstämter Göhrde und Carrenzien, sollte im Sommer 2005 im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme der Raderbach im Bereich Rückhaltebecken bis zum Nutzfelder Weg renaturiert werden. Gleichzeitig sollte ein Freischnitt der Panzerkuhle erfolgen, um dem Magerrasen seine Entwicklungsmöglichkeiten zu erhalten. Des Weiteren sollten im Bilmer Strauch Federmausschutzbunker geschaffen werden. Für diese Maßnahmen wurden vom Land Niedersachsen bereits Mittel im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme zur Verfügung gestellt. Bisher ist aber nichts unternommen worden. Im Rahmen einer Diplomarbeit (**„Gewässergüte- und Gewässerstrukturgütebestimmung vom Raderbach in Lüneburg mit Empfehlung zur praxisorientierten Renaturierung“** Diplomarbeit von Michaela Kramm) wurden erste praxisnahe Empfehlungen zur Renaturierung des Raderbaches abgegeben. Besonders schützenswert sind auch zwei Brutpaare des sich auf der roten Liste befindlichen Neuntöters, die seit langen Jahren im Bereich Adendorf-Erbstorf nisten. Lesen Sie hierzu auch das „Interview“ mit Norbert Neuntöter (http://www.luene-info.de/nabu/nabu_spezial/2003/juni.html), geführt durch das betreuende Mitglied des NABU, Heinz Düllberg.

D Besondere Hinweise zu den Varianten im Lüneburger Raum östlich des Elbe-Seiten-Kanals

1. Nicht hinnehmbare Variantenabschnitte 505/507 und 505/508 (Bereich Neu Lentenau und Nutzfelde)

Mit Rücksicht auf die Vorrangigkeit des Schutzgutes Menschen ist anstelle der Variantenabschnitte 505/507 und 505/508 der Variantenabschnitt 506 unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal zu wählen.

Begründung:

Die Untervariante 506 verläuft auf nahezu ganzer Länge unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK), nutzt also dessen bereits bestehende Zerschneidung und bündelt die Verkehre.

- a) Schutzgut Mensch-Wohnen: Die Variantenabschnitte 505/507 und 505/508 führen dagegen quer durch eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete innerhalb der Korridore, unmittelbar vorbei an der historischen Waldarbeitersiedlung Neu Lentenau, heute ein Wohngebiet für naturnahes Wohnen im ausgewiesenen Vorsorgegebiet für die Naherholung. Die im Vergleich Ebsberg-Variante zu Nordvariante (Variantenvergleich Nordumfahrung, Karte I.11 Nord – Menschen Wohnen, Erholung [...]) dargestellten Lärmimissionen in diesem Bereich überschreiten nicht nur die Orientierungswerte gem. DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für die Gesamt-Lärmbelastung (Tag/Nacht 55/45 dB(A)) erheblich, sondern ein Leben/ eine Nutzung der großen Außenbereiche wird hier nicht mehr möglich sein. Dieser enteignungsgleiche Vorgang ist für die hier lebenden Menschen nicht tragbar. Ferner werden auch im weiteren Verlauf weite Teile des westlichsten aller historischen Rundlingsdörfer, Nutzfelde, und die dort lebenden Menschen mit übergebührend hohen

Immissionen belastet. In der UVS findet lediglich ein Variantenvergleich zwischen den Abschnitten 505/507 und 505/508 statt. Ein Vergleich mit dem Abschnitt 506 wird nicht vorgenommen. Im Hinblick auf das vorrangige Schutzgut Mensch- Wohnen und die vermeidbare Belastung der Bewohner von Neu Lentenau und Nutzfelde sind die Varianten 505/507 und 505/508 nicht durchsetzbar, der Variante 506 ist von diesen drei Abschnitten der Vorzug einzuräumen.

b) Schutzgut Mensch-Erholung:

Der Bau einer Autobahn steht in den Abschnitten 505-507/508 im Widerspruch zum Ausweis in den bestehenden Flächennutzungsplänen, da es sich um ein größeres Vorranggebiet für Naherholung handelt. Ferner läuft die Planung konträr zur beschlossenen Nutzung der Gemeinde Scharnebeck, nämlich der Schaffung eines Grün- und Naherholungsgürtels um die Gemeinde herum und die Festigung und Förderung naturnahen Wohnen im Gebiet Neu Lentenau/Nutzfelde (siehe auch geltender Flächennutzungsplan und Dorferneuerungsplan der Gemeinde Scharnebeck).

Entgegen der kartierten Gewichtung eines Vorranggebiets für die Naherholung im Bereich der Steinhöhe bis zum Kanal, wird **primär das Gebietsdreieck zwischen dem Scharnebecker Schiffshebewerk, dem Ebensberg und Neu Lentenau** von vielen Scharnebeckern, Lüneburgern und Hamburgern zur vielfältigen Naherholung genutzt. Gerade auch aufgrund seiner abwechslungsreichentopographischen Gegebenheiten finden hier Spaziergänger, Fahrradfahrer, Jogger, Nordic Walker und Reiter optimale Bedingungen. Die Regionalen Sportvereine nutzen dieses Gebiet. Auch die Beobachtung von Flora und Fauna sowie das Genießen der Stille, Pilze und Beeren sammeln, gehören dazu. Dieses Gebiet hat gelebt den Charakter eines Vorranggebiets für die Naherholung, ist aber aufgrund der bisher mangelnden Notwendigkeit und politischer Versäumnisse „lediglich“ als Vorranggebiet für die Naherholung eingestuft. Eine Berücksichtigung dieser Tatsache erfolgt bisher nicht.

Dieses Naherholungsgebiet ist ferner ein touristischer Anziehungspunkt im direkten Umfeld des Schiffhebewerks. Es ermöglicht die Durchführung von Gemeinschaftsevents, gleichermaßen für die regionale Bevölkerung, wie auch für Touristen. Hierzu zählen beispielsweise der Hebewerkslauf, der Volksmarathon, der Heide-Mountainbike-Cup, organisierte Fahrradtouren mit Grilltreffen, Treibjagden, aber auch Fledermausbeobachtungen und Tier- und Pflanzenführungen sowie Pilzseminare, die von diversen Umweltverbänden angeboten werden.

Dieses wertvolle Naherholungsgebiet würde quer zerschnitten und verlärmert werden, jegliche Naherholungsnutzung wäre künftig ausgeschlossen. Auch schlosse eine Variantenführung hier viele Zugänge zu diesem ohnehin einseitig bereits durch den Elbeseitenkanal begrenzten Gebiet ab. Die bedeutenden Wanderwege, Fahrradwege und Trimm-Dich-Pfade wären unbrauchbar.

Festzuhalten bleibt damit auch, die Ebensbergvarianten wirken vollkommen konträr gegen die festgeschriebenen Ziele des RROP, der „Entwicklungsplanung der Samtgemeinde Scharnebeck“, dem „Dorferneuerungsplan Scharnebeck“ und den geltenden Flächennutzungsplänen. Beispielhaft dafür seien die nachfolgenden Punkte angeführt:

- Die Gemeinde Scharnebeck und die Stadt Lüneburg haben beide laut dem RROP die besondere Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“.
- Vorrangiges Entwicklungsziel der Gemeinde Scharnebeck ist zudem die Erhaltung und Verbesserung der Naherholung. Ferner sei die vorhandene Raum- und Siedlungsstruktur zu sichern und ihr Wirkungsgefüge zu verbessern.
- Darüber hinaus ist die „Besondere Entwicklungsaufgabe“ der Ortschaft Nutzfelde und der dazugehörigen Waldsiedlung Neu Lentenau „Ländliche Siedlung“ (S.22 Erläuterungsteil).
- Ein Ausbau von Infrastruktur ist vorrangig auf eine qualitative Verbesserung auszurichten (das Gegenteil wäre hier der Fall).

- Die Raumannsprüche sollen bedarfsorientiert und funktionsgerecht sein sowie die endogenen Entwicklungspotentiale für den strukturellen Wandel nutzen (diese würde hier zerstört).

Von einer Realisierung ist aufgrund der unüberwindbaren Zielkonflikte Abstand zu nehmen.

2. Nicht hinnehmbarer Vorzugs-Trassenabschnitt 510 (Bereich Vastorf und Gifkendorf)

Mit Rücksicht auf die Vorrangigkeit des Schutzgutes Menschen ist bei der Vorzugsvariante anstelle der Abschnittsfolge 578 – 510 die Trasse 579 – 580 unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal zu wählen.

Begründung:

Im Südosten von Lüneburg liegen zwischen den Gelenkpunkten 7 und 50 die Untervariante GP7-50/1 mit den Trassenabschnitten 579-580 und die Untervariante 7-50/2 mit den Trassenabschnitten 578-510. Die Untervariante GP7-50/1 verläuft auf nahezu ganzer Länge unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK), nutzt also dessen bereits bestehende Zerschneidung und bündelt die Verkehre. Die Variante GP7-50/2 führt dagegen durch wechselndes Wald-, Wiesen- und Ackergelände unmittelbar an den Ortschaften Vastorf und Gifkendorf vorbei. In der UVS wurde dieser Variante der Vorzug gegeben mit einer nicht hinnehmbaren Begründung zu Lasten des Schutzgutes Menschen-Wohnen (Ordner 1, Seite 148/149). Hier wird ohne stichhaltigen Grund eine vermeidbare Belastung der Bewohner von Vastorf und Gifkendorf und eine zusätzliche Zerschneidung einer reich gegliederten Landschaft vorgesehen.

Durch die Vorzugsvariante würden auf dem Abschnitt 510 im Bereich der Bahnlinie Lüneburg – Dannenberg mehrere Hügelgräber vernichtet werden. Ein weiterer Grund, diesen Verlauf entschieden abzulehnen.

3. Schutzgut Tiere und Landschaft:

Der Variantenabschnitt 506 ist mit Rücksicht auf die Schutzgüter Tiere und Landschaft unmittelbar an den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) zu legen.

Begründung:

Die Untervariante 506 verläuft mit ihrer jetzigen Trassierung im Abstand von einigen hundert Metern parallel zum ESK, zerschneidet damit das große Waldgebiet Bilmer Strauch und schafft mit dem ESK ein faunistisches Ghetto, anstatt die bestehende Zerschneidung durch den ESK zu nutzen.

Eine Verlegung unmittelbar an den ESK ist durchaus möglich, wenn die Trasse auf der Westseite des Kanals angepasst und die Brücke über den Kanal in die Kurve mit einbezogen wird.

4. Weitere Betrachtungspunkte:

- a) Das seit vielen Jahren bestehende Fledermausvorkommen im direkten Umfeld von Neu Lentenau (Varianten 507/508) aufgrund der hier vorherrschenden idealen Bedingungen

(alte Scheunen, viele Nebengebäude mit Hohlwänden) wurde nicht gewürdigt. Eingehende Erhebungen in diesem Bereich fehlen bisher.

- b) Zerschneidung der bedeutenden Wildwechselgebiete der hohen Rotwild- und Wildschweinvorkommen im Ausdehnungsbereich der alten Panzerkuhle bis zur inaktiven Sandkuhle bei Nutzfelde sowie in Richtung Neu Sübeck (siehe auch Punkt C3).
- c) Querung des bedeutenden Biotops „Alte Panzerkuhle“, einem faktischen Naturschutzgebiet mit gravierenden Auswirkungen.
- d) Nichtberücksichtigung von Kulturgütern im Bereich Neu Lentenau: Eine der letzten historischen Lüneburger Schnedehügelketten (= historische Grenzhügel, siehe auch Abdruck im Heimatkalender 1998 (Blatt November)) <http://www.aktion-lebensberg.de/lebensberg/archiv/studien/Schnedehuegel.gif>, wird direkt von der Trasse betroffen. Drei gut erhaltene der insgesamt 8 verbliebenen Exemplare davon (ursprünglich waren es über 60 Stück) liegen direkt auf den Trassenvarianten 507, 508 und würden vernichtet (Einzeichnung als Kulturdenkmal siehe Flächennutzungsplan der Gemeinde Scharnebeck aus 2005).
- e) Die aufgrund der Höhenunterschiede zur sonstigen Umgebung früher und damit für Autofahrer unerwartet einsetzenden Überfrierungen im Winter sowie die in den Lichtungsbereichen häufig auftretenden Nebelbänke und die daraus resultierenden Gefahren sind völlig außer Acht gelassen worden.

Neben den nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch-Wohnen und Mensch - Erholung sind zu Ungunsten einer Variantenführung im Bereich 505/50/ und 505/508 zudem die größere Zerschneidung, die Verschandelung des Landschaftsbildes, der höhere Flächenverbrauch durch die weitere Strecke, ohne das hierdurch Erschließungseffekte zum Tragen kämen, und die unvermeidbar höheren Kosten gegenüber dem Variantenabschnitt 506 unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal anzuführen.

5. Nicht hinnehmbarer Variantenabschnitt 507 (Gemeinde Reinstorf, Gemarkung Rohstorf)

Die Variante 507 wird nachfolgend noch etwas ausführlicher für den Bereich der Gemeinde Reinstorf und der Gemarkung Rohstorf erläutert (Digitaler Planungsordner „Unterlage 1, Umweltverträglichkeitsstudie“ Untervariantenvergleich G4-6).

Die Variante 507 verläuft bis zur B216 durch ein als Vorsorgegebiet Erholung und durch ein als Vorsorgegebiet Forstwirtschaft ausgewiesenes Gebiet, sowie zwischen Horndorf und Rohstorf durch ein als Vorsorgegebiet Natur und Landschaft und zusätzlich durch den als Vorsorgebereich Landwirtschaft ausgewiesenen Bereich bei Rohstorf. Nach Nr. C 1.9 des LROP sind alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen so abzustimmen, dass diese Vorsorgegebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. Die vorgesehene Untervariante steht in einem außerordentlichen raumordnerischen Spannungsverhältnis hierzu.

Im RROP ist festgehalten, dass die Erholungsgebiete in diesem Bereich des Landkreises Lüneburg durch ausgedehnte Waldkomplexe geprägt sind. Der Landkreis Lüneburg stellt für den hier betreffenden Teil ruhige und naturverträgliche Erholungsformen in den Vordergrund. Die Naherholungsaktivitäten umfassen vornehmlich die Bereiche Wandern, Spazierengehen, Radfahren und Reiten sowie die naturkundlichen Wanderungen. Durch die Autobahntrassierung in dem Vorsorgegebiet Erholung wird diese raumordnerisch vorgegebene Funktion erheblichen Spannungen ausgesetzt. Die von einer Autobahntrasse ausgehenden Lärmemissionen verhindern eine Erholung in

dem ausgewiesenen Erholungsgebiet so gut wie vollständig. Auch in weiterer Entfernung wird der Erholungsfaktor durch eine Autobahntrasse erheblich beeinträchtigt. Das ausgewiesene Vorsorgegebiet kann seine Funktion nicht mehr erfüllen. Besonders zu beachten ist dabei, dass die Trasse in der Nähe der Gemeinde Reinstorf verläuft. Diese ist im RROP als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung festgelegt. Die Gemeinde wird diese raumordnerische Entwicklungsaufgabe bei Verwirklichung der Autobahntrassierung aufgrund der östlich ausgerichteten Erholungsfunktionen nicht mehr wahrnehmen können. Ihre Entwicklungsmöglichkeiten wären zerstört, da im RROP neben der Funktion Erholung der Gemeinde nur noch die Funktion Landwirtschaft und ländliches Wohnen in Wendhausen zugewiesen sind. Diese außerordentliche raumordnerische Spannung ist deshalb in das Raumordnungsverfahren einzustellen. In der ausgelegten Raumverträglichkeitsuntersuchung ist das Vorsorgegebiet Erholung nur unzureichend berücksichtigt worden. Die alleinige Berücksichtigung im Rahmen des Schutzgutes Mensch in der UVS greift zu kurz. Das raumordnerische Gewicht dieses Vorsorgegebiets wird damit nur unzureichend erfasst. Neben den örtlich begrenzten Standorten mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung sind im Raumordnungsverfahren die Vorsorgegebiete Erholung in der Wechselwirkung zu berücksichtigen. Für die Variante ergibt sich hierbei ein höherer Raumwiderstand. Aufgrund der vorhandenen Darstellungen im RROP ist der Raumwiderstand für die Variante 507 in der „Unterlage 1, Umweltverträglichkeitsstudie“ Untervariantenvergleich G4-6 des digitalen Planungsordners höher einzustufen.

Die Untervariante 507 verläuft vom Knotenpunkt GP 4 bis Rohstorf ebenfalls durch das Vorsorgegebiet Forstwirtschaft und beeinträchtigt dieses erheblich. Neben dem oben schon genannten Grundsatz (Nr. C 1.9) werden hier zusätzlich die im RROP festgelegten Grundsätze der Forstwirtschaft beeinträchtigt. Nach Nr. D 3.3 Abs. 01 ist der Wald in seinem gegenwärtigen Ausmaß und in seiner räumlichen Verteilung zu sichern und nach Abs. 04 sind sämtliche Waldränder, einschließlich einer Übergangszone in ausreichender Tiefe (in der Regel 100m), grundsätzlich von jeder Bebauung und störender Nutzung freizuhalten, um die Schutzwirkung des Waldes nicht zu gefährden, das Landschaftsbild nicht zu beeinträchtigen und diesen ökologisch besonders wichtigen Grenzbereich (Randlinieneffekt!) zwischen Wald- und Freifläche nicht zu belasten (Abs.03). Die Variante verläuft mehrfach direkt am Waldrand und durchschneidet das Vorsorgegebiet Forstwirtschaft sogar. Dadurch wird die Schutzwirkung des Waldes gefährdet. Nach Nr. D 3.3. Abs. 08 ist die Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes ebenfalls auf allen Ebenen für die Verringerung des Eintrages von Luftschadstoffen sowie für geeignete Gegenmaßnahmen zu sorgen. Eine Gegenmaßnahme wäre in diesem Abschnitt der Verzicht auf die Untervariante 507! Demgegenüber wird der Schutz des Waldes vor Luftschadstoffimmissionen hier aber durch die geplante Variante 507 konterkariert.

Die im digitalen Planungsordner „Unterlage 1, Umweltverträglichkeitsstudie“ Untervariantenvergleich G4-6“ dargestellte Empfindlichkeit gegenüber einer Überprägung durch einen Autobahnneubau unter dem Punkt Schutzgut Mensch Erholen, Landschaft muss zumindest im vorliegenden Bereich des Vorsorgegebiets Forstwirtschaft und Erholung um die Grundsätze des RROP als höher eingestuft werden.

Durch die Variante 507 wird ebenfalls der raumordnerische Grundsatz des § 2 Abs. 2 Nr. 10 ROG beeinträchtigt. Danach sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Landwirtschaft die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten hat. Die geplante Trassierung durchschneidet zwischen der Gemarkung Horndorf und Rohstorf ein Vorsorgegebiet für die Landwirtschaft. Hierdurch werden Teile der Flächen der Landwirtschaft wegfallen. Durch die trennende Wirkung einer Autobahn wird außerdem die Wirtschaftlichkeit der Landwirtschaft verschlechtert, da eine schlechtere Erreichbarkeit der Flächen und daher weitere Wege sowie eine Verringerung der Schlaggrößen entstehen. Auch ist die zerstörerische Wirkung dieser Trassenvariante zu berücksichtigen. Eine wirtschaftliche Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Betriebe bis zur Aufgabe eines Hofes durch Flächenverlust wäre die Folge. Dieses verstößt eklatant gegen die Ziele des LROP 3.2 Abs. 01, das die Sicherung der Landwirtschaft in allen Landesteilen als raumbedeutsamen und die Kulturlandschaft prägenden Wirtschaftszweig (auch in Rohstorf und der Gemeinde Reinstorf!) sowie die Landwirtschaft in ihrer sozioökonomischen Funktion vorschreibt. Nach Abs. 2 sind die Gebiete mit einer relativ hohen natür-

lichen Ertragsqualität des Bodens als Grundlage einer gesunden landwirtschaftlichen Produktion ebenfalls zu sichern. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind diese Gebiete, wie in den Gemarkungen Horndorf und Rohstorf geschehen, als Vorsorgegebiete für Landwirtschaft festzulegen.

Vor dem Hintergrund der Wechselbeziehung Landwirtschaftsflächen–Betriebe, die einen Wirtschaftsfaktor in der Gemeinde Reinstorf und Vastorf darstellen, entsteht hierdurch ein höherer Raumwiderstand, der im Raumordnungsverfahren bei der Bewertung der Landwirtschaft seinen Niederschlag finden muß.

Ebenfalls erfährt das Gutachten „Landwirtschaft“ vor dem Hintergrund einer evtl. Autobahntrassierung in diesem Bereich, nicht die angemessene Berücksichtigung. Es fordert eine Trassierung im Elbe-Seiten-Kanal-Nah-Bereich. Dieses ließe sich bei der Vorzugsvariante unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal mit der Trasse 579 – 580 verwirklichen und ist auch aufgrund des im Kap. 2 dargelegten geringeren Raumwiderstandes zu fordern.

Des weiteren ist mit Rücksicht auf die Vorrangigkeit des Schutzgutes Menschen bei dieser Variante -und auch bei der Vorzugsvariante- der Trassenabschnitt 579 – 580 unmittelbar neben dem Elbe-Seiten-Kanal zu wählen. Wesentliche Aufgabe der im Raumordnungsverfahren zu erstellenden Umweltverträglichkeitsstudie zur Untersuchung der Korridore für den Neubau der BAB 39 Wolfsburg – Lüneburg ist es, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) zu ermitteln und zu bewerten. Sowohl nach der Systematik des Gesetzes als auch nach der erforderlichen verfassungsrechtlichen Auslegung der Norm kommt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem Schutzgut Menschen vorrangige Bedeutung zu (siehe Kap. 6). Diese vorrangige Bedeutung muß die Bevölkerung Rohstoffs erfahren! Die Bedeutung des Schutzgutes Mensch wird in keinsten Weise vor diesem Hintergrund gewürdigt, wenn in einem Abstand von zweihundert Metern zum Dorfrand die Variante und mögliche Autobahntrasse 507 auf einem bis zu vier Meter hohen Damm verläuft, um Gemeindewege in der Gemarkung kreuzungsfrei queren zu können. Weder in der Bewertung Mensch Erholen und Landschaftsbild noch in den schalltechnischen Untersuchungen erfährt dieser hohe Raumwiderstand eine angemessene Würdigung und entsprechend hohe Bewertung des Raumwiderstandes in der Unterlage 1 „Umweltverträglichkeitsstudie“ des Variantenvergleichs der Untervariante GP 4- 6 des digitalen Planungsordners. Es wird lediglich lapidar vergleichend auf die Untervariante 508 im Bereich Horndorf mit der Behauptung verwiesen, dass Horndorf mit der Untervariante 508 im Vergleich zu Rohstorf mit der Untervariante 507 gleichermaßen betroffen sei und weist deshalb bei der Bewertung beider Untervarianten bei dem Schutzgut Mensch Erholen und Landschaft eine gleiche Punktzahl zu. Dieses ist nicht nachzuvollziehen. Horndorf erhält so gut wie im gesamten umfahrenden Autobahntrassenbereich einen vier Meter tiefen Einschnitt!

Die im digitalen Planungsordner „Unterlage 1, Umweltverträglichkeitsstudie“ Untervariantenvergleich G4-6 dargestellte Empfindlichkeit durch einen Autobahnneubau im Bereich Rohstorf muß deshalb unter dem Punkt Schutzgut Mensch Erholen, Landschaft höher eingestuft werden. Ihre Trassierung im Bereich Rohstorf wird vor dem Hintergrund Schutzgut Mensch und der oben aufgezeigten Alternativen abgelehnt!

Des weiteren wird auf eine fehlende Berücksichtigung temporärer Gewässer, die eine hohe Bedeutung für die Moorfroschpopulation in diesem Bereich haben sowie auf die Nichtberücksichtigung von Gewässern mit großen Erdkrötenvorkommen hingewiesen. Das Laubfroschvorkommen im Einzugsbereich der Variante 507 durch Nichtkartierung kleinerer Tümpel wird ebenfalls unterschätzt.

Wie im voraus gegangenen Text schon erwähnt, liegen im gesamten Bereich der Varianten 504, 505 und 507 bis in den Raum Altenmedingen Fledermausvorkommen vor, die nicht bei der Bewertung des Schutzgutes Tiere ausreichend berücksichtigt wurden.

Wir behalten uns in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung auch aufgrund von Einwendungen Dritter sowie das Einbringen weiterer Einwände vor.

Lüneburg, den 20. Mai 2006

Aktion Lebensberg e. V.

Stefan Kuhlmann

Friedhelm Feldhaus

Literaturhinweise:

Studien über die wirtschaftliche Auswirkungen des Autobahnbaus

Das **“BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland — Integrierte Verkehrsplanung für eine zukunftsfähige Mobilität”**:

http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/2404_schwarzbuch.pdf

Die Kurzübersicht (“Factsheet”) zur VCÖ-Studie **“Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur — Chance und Risiko für Regionen”**:

http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/Factsheet_VC%D6_Autobahnausbau.pdf

Die Studie **“Kostenwahrheit — Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung”**, erstellt vom Süddeutschen Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Oeko-Logistik GmbH im Auftrag des Transitforums Austria-Tirol:

<http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/Kostenwahrheit.pdf>

Die Studie **“Jobmaschine Straßenbau? — Standortwirkungen von Verkehrs- infrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland am Beispiel des Autobahnbaus”**, herausgegeben von Peter Hettlich (MdB Bündnis 90/Die Grünen):

http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/Studie_Jobmaschine_Strassenbau.pdf

Die Zusammenfassung der Studie **“Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen”**, erstellt von der Fachhochschule Erfurt:

http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/Regionale_Effekte_Fernstrasseninfrastruktur.pdf

Die deutsche Zusammenfassung der Studie **“Vorwärts in die Sackgasse — Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung in Mittel- und Osteuropa”**, erstellt vom [CEE Bankwatch Network](#):

http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/2672_deutschekurzfassungdeadends.pdf

Die deutsche Übersetzung des Endberichtes zur Studie **“Transport und Wirtschaft”**, erstellt vom [Beratenden Komitee zur Fernstraßenbeurteilung \(SACTRA\)](#) des britischen Verkehrsministeriums:

http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/1999-08_SACTRA-Bericht.pdf

Die Ergebniszusammenfassung zur Tagung über den Zusammenhang zwischen Verkehrsinvestitionen und Wirtschaftswachstum am 24.-25. September 2004 in Dorfen: **“Mythos Autobahn — Bringen immer perfektere Straßen noch einen Nutzen für regionales Wirtschaften?”**:

<http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/sonstiges/2004-11-Kongressreader.pdf>

Die Dissertation **“Beeinflussung regionaler Kaufkraftströme durch den Autobahnlückenschluß der A 49 Kassel-Gießen”** von Dirk Fittkau, Universität Göttingen: http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/archiv/studien/Diss_Fittkau.pdf

[Fahrt in die Sackgasse — Gleichung “Autobahn ist gleich Wachstum” geht nicht mehr auf](#) aus der Süddeutschen Zeitung

[Autobahn und Gesamtwirtschaft](#) (VCD)

[Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft: Wirtschaftlichkeit der A20-West in Frage gestellt](#), enthält viele Punkte, die auch auf die A 39 übertragbar sind

Naturschutzfachliche Literatur und Studien:

- “Die Steinhöhe – ein ökologisches Kleinod bei Lüneburg”
Ergebnisse eines vegetationskundlichen Studentenpraktikums im Sommersemester 1999 von Jürgen Dengler, Swantje Löbel, Thomas Michl
- “Der Neuntöter im Landkreis Lüneburg”
Brutzeitbeobachtungen im Raum Adendorf-Erbstorf von 1993-2000 von Heinz Georg Düllberg
- Vegetationskarte Steinhöhe von Jürgen Dengler, Swantje Löbel, Thomas Michl
- Umweltverträglichkeitsstudie zu dem geplanten „Golfplatz Lüne-Erbstorf“ von BIOLAGU, Dr. rer.nat. Olaf Buck, Kastanienweg 3, 21354 Beckede vom 11.09.1996
- “Gewässergüte- und Gewässerstrukturgütebestimmung vom Raderbach in Lüneburg mit Empfehlung zur praxisorientierten Renaturierung” Diplomarbeit von Michaela Kramm
- Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Lüneburg, 1996