

Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg hier Stellungnahme des LBU

Sehr geehrte Damen und Herren,

in o. b. Angelegenheit zeige ich an, dass ich den Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V., dieser vertreten durch den Vorstand, Odeonstraße 12, 30159 Hannover, für die Stellungnahme zum ROV der A39 vertrete. Der LBU bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen und bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für dieses „einzigartige“ Vorhaben in Niedersachsen. Der LBU lehnt das Vorhaben BAB A 39 Lüneburg – Wolfsburg aus naturschutzfachlichen wie auch aus verkehrspolitischen und fiskalpolitischen Gründen ab und nimmt zum oben genannten Verfahren wie folgt Stellung:

Mit dem Schreiben der Regierungsvertretung Lüneburg vom 27.03.2006 wurden dem LBU als Unterlagen ein Erläuterungsbericht als Zusammenfassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren gemäß § 6 UVPG sowie 6 CD-ROM und 1 DVD mit der Langfassung als Beteiligungsexemplare zur Stellungnahme des ROV zugesandt. Des weiteren stellte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, die vollständigen Unterlagen ins Internet. Aufgrund des heterogenen Zugangs zu den Unterlagen des ROV A39 und anschließender notwendiger Zusammenführung der Erkenntnisse der ehrenamtlichen Mitarbeiter entstanden Reibungsverluste und zeitliche Verzögerungen. Letztlich ist eine Stellungnahme, auch aus Gründen der sich für Außenstehende darbietenden unübersichtlichen Struktur der Akten, bis zum 30.06.2006 vollumfänglich nicht zu leisten.

1. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag ist nicht „abgearbeitet“!

Der LBU hatte bereits am 20.02.2004 auf der Antragskonferenz zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens in Uelzen die Erwartung geäußert, dass der im Bedarfsplan und Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) zu dem Vorhaben verankerte naturschutzfachliche Planungsauftrag erfüllt wird. Die Forderung wird für das Raumordnungsverfahren bekräftigt. Denn mit den vorliegenden Unterlagen ist dieses nicht geschehen. Aufgrund der besonderen Bedeutung, die dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Planungsprozess zukommt, ist die Position des LBU hierzu gesondert darzustellen, bevor unter den Gesichtspunkten Bedarf und Variantenprüfung darauf noch im Kontext eingegangen wird.

Die aus Umweltsicht positivste Innovation des BVWP 2003 ist die Stärkung der naturschutzfachlichen Bewertung. Mit einem „Früherkennungssystem“ hat das Bundesamt für Naturschutz alle Straßenplanungen ermittelt, die ökologisch besonders problematisch sein könnten. Für die ermittelten knapp 800 Projekte schloss sich eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) bzw. FFH-Verträglichkeitsprüfung an, bei der die Beeinträchtigung von hochrangigen Naturschutzgebieten geprüft wurde. Etwa 470 Projekte erwiesen sich als so problematisch, dass bereits auf dieser groben Planungsebene absehbar war, dass sie mit dem europäischen Naturschutzrecht kollidieren und damit bei den nachfolgenden Planungsverfahren ein hohes Durchsetzungsrisiko in sich bergen. Nach Umplanungen und teilweisem Verzicht blieben etwa hundertunddreißig Projekte übrig, die ein „sehr hohes Umweltrisiko“ und/oder eine „unvermeidliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten“ aufweisen. Im BVWP 2003 erhielten sie deshalb einen „naturschutzfachlichen Planungsauftrag“, der die Bedarfsanerkennung bis zur Lösung des Konflikts zwischen Naturschutz und Straßenbau aufhebt. Zur Minderung des Naturschutzrisikos soll als Alternative insbesondere der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes geprüft werden. Insgesamt stärkt die URE damit die Integration von Umweltgesichtspunkten in die Straßenplanung. Damit dies tatsächlich zu einer umweltgerechten Verkehrsplanung beiträgt, muss sichergestellt sein, dass:

- die Bedarfsfrage im einzelnen Planungsprozess auf den dem BVWP und FStrAbG mit Bedarfsplan nachfolgenden Planungsstufen unabhängig von der Verankerung im Bedarfsplan zum BVWP so aufbereitet wird, dass sich daraus ein spezifisches Gewicht jedes einzelnen für die Planung angeführten Gesichtspunkts gegenüber den gegen das Vorhaben sprechenden insbesondere naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ableiten lässt,
- eine umfassende Prüfung der Alternativen unter Einschluss verkehrskonzeptioneller Alternativen durchgeführt wird,
- Umweltverbände an den Entscheidungen beteiligt und unmittelbar über Statusveränderungen bei Projekten informiert werden,
- Entscheidungen über die ökologischen Planungsaufträge in separaten Berichten begründet und dokumentiert werden und bei der Projektumsetzung die Einhaltung dieser Auflagen sichergestellt wird.

In der Begründung zum FStrAbG (Bundestags-DS 15/1657 S.21) heißt es, die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik sei abzarbeiten. Die Problematik ist in den Raumordnungsverfahrensunterlagen zur A39 aber nicht abgearbeitet. Weiter heißt es in der Begründung:

„Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“

Diesen Anforderungen genügen die vorliegenden Unterlagen besonders unter zwei zentralen Aspekten nicht:

- Der **Bedarf** ist nicht nachvollziehbar dargestellt. Die Ausführungen in den Unterlagen zum ROV erschöpfen sich dazu in dem Satz auf Seite 11 des Erläuterungsberichtes: „Der grundsätzliche verkehrs- und raumstrukturelle Bedarf der A 39 inklusive der Querspange B 190n ist im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 ermittelt worden. Weitere Vorgaben dazu finden sich im LROP des Landes Niedersachsen, im LEP des Landes Sachsen- Anhalt sowie in den RROPen der Landkreise Lüneburg und Uelzen.“ Auch findet sich weder in den Ausführungen in dem Kapitel 1.1.1 zum Planungsauftrag und dem Kapitel 1.1.2 zur Planungsgeschichte des Erläuterungsberichtes noch in der uns zugänglichen Vuno 1995 und Vuno 2002 eine ausführliche, hinreichend schlüssige Begründung für dieses Vorhaben.
- Die **Alternativenprüfung** berücksichtigt bei der Prüfung der Alternativen mit Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht einmal die Mindestvorgaben einer allgemein planungsrechtlich gebotenen Alternativenprüfung, geschweige denn erhöhte Anforderungen aus einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag:

„Als Nullvariante wird das Straßennetz des Jahres 2015 betrachtet. Dabei werden mit Ausnahme der A 39 alle Fernstraßenprojekte, die in dem gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf eingestellt sind, als realisiert angenommen. Die bestehenden raumordnerischen, verkehrlichen und städtebaulichen Defizite im betrachteten Raum werden durch die Nullvariante nicht behoben und zum Teil durch das weiter wachsende Verkehrsaufkommen noch verstärkt. Deshalb ist die Nullvariante keine zielführende Alternative zur Unterstützung einer positiven Raumentwicklung“ (Erläuterungsbericht, S. 37).

Diese achtzeilige Darstellung im Erläuterungsbericht, die Ziele des Vorhabens (siehe Erläuterungsbericht S. 11 und 12) könnten in der zuvor beschriebenen Form durch eine Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht erreicht werden, ist so banal, dass sie nicht hätte erwähnt werden müssen. Es fehlt aber jede Darstellung, an welchen Zielen welche Abstriche erforderlich wären, wollte man den Verkehr über das bestehende Netz (mit Ausbauten/ Ergänzungen) abwickeln und welche Folgen diese Abstriche wiederum für das Erreichen des Gesamtziels des Vorhabens (Erschließung des strukturschwachen Nordostens Niedersachsens) hätten. Dies muss in jedem Falle qualifiziert und quantifiziert werden, um in der Abwägung sachgerecht berücksichtigt werden zu können.

Die Unterlagen werden damit den Anforderungen an einen naturschutzfachlichen Planungsauftrag bei weitem nicht gerecht.

2. Bedarf, Rechtfertigung

Eine Rechtfertigung des Vorhabens ist in vollem Umfang erforderlich. Sie kann nicht durch einen Verweis auf die Ermittlungen des Bedarfes im Rahmen der Aufstellung des BVWPes 2003 ersetzt werden (s. Erläuterungsbericht S. 11 und S. 109). Im BVWP 1992 war die A 39 nicht im Vordringlichen Bedarf enthalten. Im BVWP 2003 ist sie zwar als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben“ eingestuft, aber mit dem Vorbehalt eines besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages versehen. Dieser kommt zu Stande, weil das Umweltrisiko des Untersuchungsraumes als sehr hoch eingestuft wurde. Welche Folge der besondere

naturschutzfachliche Planungsauftrag hat, ergibt sich aus Nr. 3.4.6.2 des BVWPes: Der Planungsauftrag umfasst eine Überprüfung des Vorhabens und seiner Alternativen, insbesondere auch den Ausbau des bestehenden Netzes. Erst nach Abarbeitung dieses Auftrages, einem Bericht hierüber gegenüber dem Bundestag und Aufnahme des Vorhabens in den Straßenbauplan (als Anlage zum Bundeshaushalt) wird das Projekt zum vordringlichen Bedarf. Da nach hiesigen Erkenntnissen bisher eine Aufnahme in den Straßenbauplan nicht erfolgt ist, ist eine umfassende und nachvollziehbare Rechtfertigung des Vorhabens unter der Prämisse des vorgegebenen Zieles erforderlich.

2.1 Fehlender gesetzlich festgestellter Bedarf

„Mit der Einstellung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003 ist die verkehrliche und raumordnerische Notwendigkeit begründet. Damit verbunden ist der gesetzliche Auftrag für die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, diese Bundesfernstraße als vierstreifige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der B 190n zu planen und zu bauen.“ Soweit zur Bedarfsbegründung der BAB A39 im Erläuterungsbericht auf der Seite 11. Nicht vermerkt wurde dort aber, dass für das Projekt ein naturschutzfachlicher Planungsauftrag erteilt wurde, der den Wunschtraum einer A39 stark einschränkt.

Das Projekt wird nur - wie es die Begründung des FstrAbÄnd-Gesetzes formuliert - fiktional in diesen Bedarf eingestellt (Bundestagsdrucksache 15/1657 Gesetzentwurf – Begründung, Teil B Ziffer 3, Seite 21). Das bedeutet, dass der Bedarf so lange suspendiert ist, bis der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag auf der Grundlage eines Umweltberichts vom Bundesumweltminister und vom Bundestag aufgehoben wird. Dem Planungsträger wird gleichzeitig aufgegeben, das Umweltrisiko zu minimieren und eine FFH-verträgliche -und nicht nur „nicht erheblich beeinträchtigende“- Ausgestaltung des Projektes zu entwickeln. Außerdem muß untersucht werden, ob Alternativen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können! Dann berichtet der Bundesverkehrsminister dem Bundestag über diese Ergebnisse. Der Bundestag soll sie bei der Einstellung des Projektes in den Straßenbauplan berücksichtigen. Erst dann wird ein Projekt mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft (Bundestagsdrucksache 15/1657 Gesetzentwurf – Begründung, Teil B Ziffer 3, Seite 21).

Die entsprechende Formulierung im BVWP 2003 ist eindeutig. Sie verlangt insbesondere die Prüfung von Ausbaualternativen gegenüber Neubauplanungen:

„Für die Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes verwirklicht werden können. Über dieses Ergebnis berichtet das BMVBW dem Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt beschließen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i.S. des FStrAbG festgestellt ist (BVWP 2003, Seite 19 ff).

Genau dieses Vorgehen ist für die Unterlagen des ROV der A 39 bisher nicht ausgeführt. Sie erfüllen gegenwärtig nicht den für sie vorgegebenen Planungsauftrag, insbesondere wurde

- der Ausbau vorhandener Straßen nicht ernsthaft geprüft (Null-Plus-Lösung) und echte Alternativen (z.B. Untervariante 701 in Abwandlung als Null-Plus-Lösung) vorzeitig aus dem Verfahren ausgeschlossen
- keine alles umfassende, erschöpfende FFH-verträgliche Untersuchung durchgeführt
- die EU-Rechtsprechung hinsichtlich der „FFH-Richtlinie“ und der „Vogelschutzrichtlinie“ nicht ausreichend berücksichtigt

Bis zur Aufhebung dieser Mängel wird deshalb keiner gesetzlichen Bedarf begründung und damit keiner Rechtfertigung für ein weiteres Planverfahren der A39 gemäß BVWP 2003 zugestimmt.

2.2 Fehlender verkehrlicher Bedarf, keine Entlastung für die Ortsdurchfahrten Melbeck u.a. Orte

„Ziel dieses gesamten Verkehrskonzeptes ist die Erschließung des strukturschwachen Raumes zwischen den Autobahnen A 7 im Westen, A 24 im Norden, A 10 im Osten und A 2 im Süden. Dieser größte autobahnfreie Raum in der Bundesrepublik Deutschland hat, auch durch die jahrzehntelange deutsche Teilung, erhebliche Standortnachteile infolge einer unzureichenden verkehrlichen und raumordnerischen Entwicklung“ (Erläuterungsbericht S.11: gemeint ist wohl die Hosenträgervariante).

Als weitere nachgeordnete Ziele sind die Entlastung der Ortsdurchfahrten, Entlastung der hoch frequentierten und Stau gefährdeten Nord- Süd- Verbindung A7 (s. hierzu Eingabe Aktion Lebensberg e.V. vom 20.05.2006), eine bessere Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg sowie der Mittelzentren Gifhorn, Lüchow, Salzwedel, Uelzen und Wittingen durch eine hochwertige Netzergänzung genannt.

Legt man das genannte Ziel des Vorhabens und seine Unterziele als Maßstab zugrunde, wird die zum Teil pauschale Betrachtungsweise und gerade die Bedarf begründung der A39 durch die Verkehrsuntersuchungen in den Unterlagen nicht gerecht. Dieses begründet die Aktion Lebensberg e.V. in ihrer Eingabe vom 20. Mai 2006 bei der Regierungsvertretung Lüneburg im Kapitel A 1 auf der Seite 7 und im Kapitel A 3 auf der Seite 9 ff und im Kapitel 8 unter Nr. C 3.6.3, 01 auf der Seite 16 bei der Regierungsvertretung Lüneburg. Sie weist eine unzulängliche Verkehrsuntersuchung und –prognostik, wie sie im Ordner 29 dargelegt sind, nach. Eine Prognose, die einen echten Verkehrsbedarf in dem betrachteten nordöstlichen Raum Niedersachsens aufzeigt, ist aber erforderlich, um den Bau einer Trasse rechtfertigen zu können.

Wird die Richtigkeit der Prognose zum Verkehrsaufkommen unterstellt, geht die Straßenbaubehörde ohne den Bau der A 39 von einer Verkehrsbelastung der B 4 von bis zu 28.000 KFZ pro 24 h im Jahr 2015 im Abschnitt Melbeck aus. Diese Zahl gilt laut Aussage des Erläuterungsberichtes für jenen Streckenabschnitt, der im Jahr 2000 ca. 19.131 KFZ/24 h abwickelte. (Erläuterungsbericht, Seite 96 ff). Für den Fall des Baues der Autobahn geht die Straßenverkehrsbehörde auf Basis der genannten Prognose von einem Verkehrsaufkommen von 21.000 bis 31.000 KFZ / 24 h auf der A 39 von Lüneburg bis Uelzen aus (Erläuterungsbericht, S. 98). Für die B 4 werden im Abschnitt Melbeck in 2015 auch dann noch 21.000 KFZ pro Tag erwartet (Erläuterungsbericht, S. 100). Sollten diese Zahlen stimmen, so bringt der Bau der A 39 keine spürbare Entlastung für Melbeck in 2015 gegenüber 2000, sondern zusätzlich zum Jahr 2000 etwa 2000 Kfz / 24 h täglich mehr. Eine Reduzierung von vorhergesagten 28.000 Kfz auf ca. 21.000 Kfz in 2015 durch den Bau der A39 rechtfertigt jedoch

auch hier nicht deren Bau und erfüllt nicht signifikant das vorgegebene verfolgte Ziel der Entlastung der Ortsdurchfahrten. Auf weitere Beispiele wird an dieser Stelle verzichtet. Sie sind sich aus den entsprechenden Ordnern (Erläuterungsbericht, Ordner 29) zu erschließen.

Die A 39 soll zu einer wesentlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten, insbesondere Melbeck, Kirchweye u.a. führen. Es werden keine Argumente genannt, warum dieselbe Entlastung nicht auch durch Ortsumfahrungen und den weiteren Ausbau der B 4 durch bedarfsgerechte Regelquerschnitte RQ 15 und RQ 20 erreicht werden kann? Die Frage ist um so berechtigter, als die Ortsumfahrung Kirchweye ohnehin nach Zusage des Bundestagsabgeordneten Struck als neues Projekt in den vordringlichen Bedarf des BVWPs 2003 aufgenommen wird. Vermeintliche raumordnerische Defizite (Erreichbarkeit der Region Nordostniedersachsen) ließen sich so bedarfs- und umweltgerechter lösen.

Die Straßenbaubehörde folgt stattdessen mit der Planung der A39, die einerseits überdimensioniert ist (s. Kap. 4) und andererseits ausschließlich für den Verkehr nötig ist, den sie selbst anzieht, ausschließlich nur ihrem politischen Auftrag. Die zugrunde liegende Prognose der Verkehrsuntersuchung führt das vorgegebene Ziel, nämlich die Erschließung des strukturschwachen nordöstlichen Raumes von Niedersachsen infolge einer Beseitigung unzureichender verkehrlicher und raumordnerischer Entwicklung aufzuheben und den Raum besser zu erschließen, ad absurdum. Sie prognostiziert ein Verkehrsaufkommen für die A39, das nicht regional rekrutiert wird, sondern überregionalen Ursprungs ist. Beispiel: von den 31.000 Kfz / 24 h der A39 ab Abschnitt Lüneburg sind nur 8000 Kfz/ 24 h der in 2015 ohne A39 prognostizierten 28.000 Kfz / 24 h vom Abschnitt Melbeck enthalten, die laut Prognose nicht die B4, sondern die A39 nutzen werden. Die A39 dient nicht der Region, sondern ist für den überregionalen Fernverkehr gedacht. Minister Hirche in der LZ vom 14. Juni 2006:

„Die Autobahn A 39 löst überregionale Probleme, nicht die vor Ort.“

Minister Hirche bestätigt damit direkt, dass ein verkehrlicher Bedarf in der Region für die A 39 zur Erfüllung der vorgegebenen Ziele (s. oben) nicht besteht. Er bestätigt mit seiner Aussage sowohl das Ergebnis der Vuno 1995 als auch das Ergebnis der Vuno 2002, dass die dort ermittelten Verkehrsbelastungen in der Region durch eine leistungsfähige Bundesfernstraße aufgenommen werden können und der Bau einer Autobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg als nicht notwendig erachtet wird. Die mit der A 39 einhergehenden Folgen, die Belastung des Gebietes mit zusätzlichen enormen Verkehrsmengen von z.B. 21.000 Kfz ab Abschnitt Lüneburg, das Abziehen der Wirtschaftskraft aus dem ländlichen Raum, die großflächige Verlärmung, der Schaden bei land- und forstwirtschaftlichen Betrieben und an Grundstückswerten und am Tourismus, die starke Beeinträchtigung der Natur und der Umwelt in diesem Untersuchungsraum usw., sind daher nicht gerechtfertigt.

Auch eine bessere Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg sowie der Mittelzentren Gifhorn, Lüchow, Salzwedel, Uelzen und Wittingen durch eine zusätzliche Netzergänzung des Raumes ist nicht gegeben. Alle genannten Städte sind schon durch ein hochwertiges Netz gut funktionierender Bundesfernstraßen B 216, B 248, B 191, B 493, B 71, B 244 und B 4 an das überregionale Straßennetz angebunden. Lüneburg und Wolfsburg besitzen zudem direkte Autobahnanschlüsse, Gifhorn gute Zubringerstraßen zur Autobahn (Straßenkarten und Angaben des Statistischen Bundesamtes 2004 zu entnehmen). Eine sinnvolle Ergänzung erfährt dieses überregionale Netz durch Land- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen. Indirekt bestätigen die Unterlagen zum ROV diese Einschätzung. Denn hinsichtlich des vorliegenden Netzes und des regionalen Verkehrsaufkommens werden raumordnerische Defizite bezüglich der Ziele und Grundsätze des NROP und ROG weder qualitativ noch quantitativ genannt. Auch das

Niedersächsische Raumordnungs-Programm (NROP) (Nr. A 3.6.3, 01) trifft die Feststellung, dass

„die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen grundsätzlich ausreichend ist.“

Vor diesem Hintergrund und vor dem Hintergrund der Aussage des Herrn Minister Hirche bitten wir um eine nachvollziehbare Beweisführung für den Bedarf der A39. Sofern diese Bitte nicht bejaht wird, kann einem Bedarf für einen 4-streifigen Autobahn-Neubau nicht zugestimmt werden. Weder den Unterlagen zum ROV noch der augenscheinlich für dieses Verfahren nicht berücksichtigten Vuno 1995 und Vuno 2002 sind eine plausible und nachvollziehbare Bedarfsbegründung für die A39 zu entnehmen. Die Mindestvoraussetzung, die das BVerwG als Rechtfertigung verlangt, nämlich dass das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ ist (zuletzt BVerwG vom 15.01.04, Az. 4 A 11.02), ist nicht erfüllt.

Mangels Beschäftigung mit dieser Kernfrage seitens des Vorhabensträgers der A39 wird deshalb beantragt, das Raumordnungsverfahren einzustellen!

2.3. Keine Förderung einer strukturschwachen Region und negative regionalwirtschaftliche Effekte.

Der Bedarf einer A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird in erster Linie mit der Förderung einer strukturschwachen Region des Uelzener Beckens, des westlichen Altmarkkreises sowie des Wendlandes begründet (Erläuterungsbericht S. 11). Die besonders schlechte allgemeinwirtschaftliche Situation und die ungünstigen Entwicklungsbedingungen seien auf die Lage im Bereich der ehemaligen innerdeutschen Grenze und die schlechte verkehrsmäßige Anbindung zurück zu führen. Dabei wird seitens des Vorhabensträgers ohne eine umfassende Prüfung oder Beschäftigung mit wissenschaftlichen Befunden vorausgesetzt, dass der Bau einer Autobahn zu einer wirtschaftlichen Belebung der Region führen wird. Dies nach dem Rezept „Blühende Landschaften“, auf die die Ostdeutschen bis heute vergeblich warten.

Dabei lässt sich bereits mit dem gesunden Menschenverstand erkennen, dass selbst eine hervorragende verkehrsmäßige Anbindung einer strukturschwachen Region keine Besserung verschafft. In folgenden Beispielen neu angebundener Regionen aus der jüngsten deutschen Vergangenheit: Die Autobahn 24 (Berlin-Hamburg) – eine Verkehrsachse im europäischen Netz – führt mitten durch das Gebiet mit den stärksten Entwicklungsproblemen in der Bundesrepublik (z.B. Prignitz). Wer sich entlang der A 24 bewegt, findet überall (teils) leer stehende Gewerbegebiete. Das Angebot an verkehrsgünstig gelegenen Gewerbeflächen ist so viel höher als die Nachfrage, dass es auf absehbare Zeit vollkommen unrealistisch ist, eine wirtschaftliche Belebung durch die Schaffung neuer Verkehrswege anzunehmen. Auch die A 20 hat es in Mecklenburg-Vorpommern nicht vollbracht, die wirtschaftliche Verbesserung einer ganzen Region einzuleiten. Weiterhin zeigt sich anhand aktueller Bevölkerungsstatistiken (z.B. <http://www.lids-bb.de>), dass die Bereiche der besonders strukturschwachen Region, die bereits jetzt verkehrstechnisch gut angebunden sind, in gleicher Weise mit einem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzrückgang und den damit verbundenen Problemen zu kämpfen haben. Aber auch in mit BAB sehr gut erschlossenen Regionen wie dem Ruhrgebiet sind die Autobahnen nicht die Glücksbringer: Gelsenkirchen z.B. hat über 20% Arbeitslosigkeit.

Die BVWPung und die Argumentation für den Bau der A 39 (s. u.a. Standortfaktor A39 von 2004 der IHK Lüneburg-Wolfsburg) erwarten positive regionalwirtschaftliche Effekte (sprich:

„Wirtschaftswachstum“) durch den Autobahnbau. Doch diese Hoffnung stützt sich auf veraltete Untersuchungen. So stellte Frerich in den siebziger Jahren solche Wirtschaftsförderung durch Autobahnbau fest (Johannes Frerich: Die regionalen Wachstums- und Struktureffekte von Autobahnen in Industrieländern. Berlin 1975). Darauf basiert noch heute die pauschale Annahme eines positiven Arbeitsplatzeffektes neu gebauter Autobahnen. Doch es gibt für diese Annahme keine wissenschaftlichen Belege mehr. Wahrscheinlicher sind Sogeffekte auf ländliche oder strukturschwache Räume durch neue Verkehrsanbindungen statt Wachstumsimpulse. So stellt Junesch auf Basis eines Reviews verschiedener einschlägiger Untersuchungen fest:

„Unbestreitbar stellt ein leistungsfähiges Verkehrssystem eine der Grundvoraussetzungen für hochentwickelte Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften dar. ... Während in den Entwicklungsländern positive regionale Effekte relativ schnell nachzuweisen sind, sieht dieses in hochentwickelten Volkswirtschaften, wie der Bundesrepublik Deutschland, zunehmend schwieriger und kontroverser aus. So können zahlreiche jüngere Untersuchungen ... nicht mehr belegen, dass durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein wirtschaftliches Wachstum induziert wird“ (Richard Junesch: Untersuchungen zur Bedeutung der Verkehrserschließung für Standortqualitäten. Stuttgart 1996).

Insbesondere für periphere Räume, wie das Gebiet um die Verlängerung der A 39, stellt Lutter fest:

„Die bisher stets vermuteten großräumigen Wirkungen des Fernstraßenbaus sind unter heutigen Bedingungen im Bundesgebiet kaum noch zu erwarten. Eine weitere Verbesserung radialer Fernstraßenverbindungen ... wird eher die Sogeffekte auf die ländlichen Räume verstärken“ (Horst Lutter: Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Bonn 1980).

Er widerlegt außerdem, dass durch Fernstraßenbau stark positive Beschäftigungseffekte ausgehen und Standortentscheidungen von Unternehmen beeinflusst würden. Prof. Dr. Gather, Fachhochschule Erfurt, hat im Januar 2003 unter dem Titel „Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen“ ein umfangreiches Forschungsvorhaben vorgelegt, welches zu dem Ergebnis gelangt, dass sich gerade in strukturschwachen Regionen durch die Nähe zu einer Autobahn keine positiven wirtschaftlichen Effekte erzielen lassen. Aufgrund des höheren Konkurrenzdrucks und der besseren Erreichbarkeit stärkerer und damit interessanterer Regionen könne es sogar zu einem beschleunigten Anstieg der Arbeitslosigkeit und einem Verlust an Kaufkraft kommen:

„Insgesamt hat das Beispiel Thüringen gezeigt, dass vor allem bei ohnehin bestehenden Wachstumsimpulsen eine gute Verkehrsinfrastruktur ein regional-wirtschaftliches Wachstum begünstigen kann. Die Hoffnung, allein durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ohne flankierende Maßnahmen wirtschaftliches Wachstum zu induzieren, kann dagegen sicherlich nicht aufrecht erhalten werden. Als Ergebnis der regionalstatistischen Analyse haben sich Autobahnen als nicht unbedingt notwendig und keinesfalls hinreichend für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung erwiesen: In einem geeigneten wirtschaftlichen Umfeld strukturstarker Regionen können sie zahlreiche regionalwirtschaftliche Indikatoren positiv beeinflussen; in strukturschwachen Teilräumen besteht allerdings die Gefahr, dass sich durch den beschleunigten Anpassungs- und Modernisierungsdruck der regionalen Wirtschaft die Probleme des Arbeitsmarktes zunächst sogar weiter verschärfen“ (vgl. S. 93 des genannten Forschungsvorhabens).

Da es sich hier im Nordosten Niedersachsens in weiten Bereichen um ein strukturschwaches Gebiet handelt, ist anzunehmen, dass die negativen Konsequenzen einer Autobahn A39 so wie oben beschrieben zu erwarten sind.

Für die neuen Bundesländer untersuchte Gather in Thüringen, ob der Bau der BAB 4, der BAB 9, der BAB 38 und BAB 71/73 positiven Einfluss auf die Entwicklung des Gewerbes im Umfeld der Autobahnen hat (Prof. Dr. Manfred Gather: Regionale Effekte des Fernstraßenbaus in den neuen Bundesländern, Erfurt 1999). Seine Ergebnisse machen deutlich, dass ein direkter Zusammenhang zwischen Gewerbeflächenentwicklung bzw. -belegung und Verkehrsinfrastrukturausstattung nicht nachweisbar ist. Denn die Standortwahl von Unternehmen ist von verschiedenen Faktoren abhängig, von denen die Verkehrsinfrastruktur nur ein Faktor unter vielen (Gewerbeflächenangebot, räumliche Lage zu Absatz- und Beschaffungsmärkten, bauliche Erweiterungsmöglichkeiten / Größe und Zuschnitt verfügbarer Grundstücke, Arbeitskräftepotential (qualitativ und quantitativ), Lohnkostenniveau, Steuerbelastung und Kommunalabgaben, öffentliche Förderung, Umweltschutzauflagen usw.) ist. Außerdem zeigen seine Ergebnisse deutlich, dass kein direkter Zusammenhang zwischen der Gewerbegebietsentwicklung und der Anbindung zum Autobahnnetz des Landes Thüringen besteht.

Die zitierte Untersuchung (Gather 1999) ist die einzige, die sich dezidiert mit den Zusammenhängen zwischen regionaler Entwicklung und Fernstraßenbau befasst. Sie betrachtet zwar nur die Zusammenhänge in den östlichen Bundesländern, aber aus ihr geht auch hervor, dass sie sich durchaus mit neueren Untersuchungen aus den westlichen Bundesländern in Übereinstimmung bringen lässt!

Damit fehlt der unbegründeten Behauptung der IHK und der die A39 befürwortenden Politiker, die A39 könnte zu mehr Wachstum und Wohlstand im nordöstlichen Niedersachsen beitragen, jegliche Grundlage.

Folgende weitere Argumente sprechen gegen die Bejahung des Bedarfs:

- Die niedrige Bevölkerungsdichte wird mit oder ohne A 39 aufgrund der geringen Geburtenraten und der Arbeitsmarktsituation weiter abnehmen. Die technische und soziale Infrastruktur wird vor dem Hintergrund knapper fiskalischer Mittel im öffentlichen Haushalt weiter abgebaut. Regionale Theater, Einkaufsmöglichkeiten sowie sozio-kulturelle Angebote für junge und ältere Menschen sind davon betroffen. Dem kann die A 39 nichts entgegen setzen. Die hierfür vorgesehen Mittel für die A39 könnten regional sehr viel gewinnbringender eingesetzt werden.
- Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist eingeschränkt und wird vor dem Hintergrund der zukünftig fehlenden finanziellen Unterstützung der Bundesländer durch die Bundesregierung bei einem Bau der A 39, der einseitig den Individualverkehr fördert, noch drastischer reduzieren.
- Die durch die Globalisierung bedingten Auswirkungen auf die Arbeitslosigkeit werden aufgrund der fehlenden Arbeitsplätze schon jetzt nicht im sekundären und tertiären Sektor aufgefangen.
- Die Investitionstätigkeit bewegt sich auf geringem Niveau und wird vermutlich auch nicht steigen, da die Rahmenbedingungen im nach Osten erweiterten Europa deutlich günstiger sind. Aufgrund der peripheren Lage im europäischen Integrationsprozess droht der Raum vielmehr weiter aus dem Blickfeld zu geraten.

- Die Abwanderung der jungen Bevölkerung bewirkt anhaltende Binnenwanderungsverluste, die durch den Autobahnbau eher verstärkt werden, wie man es in Mecklenburg nach dem Autobahnbau Schwerin-Hamburg sehen konnte.
- Beispiele aus den Regionen Bernburg und Schwerin (Mecklenburg) zeigen, dass durch die schnellere Erreichbarkeit der Ballungszentren keine Wirtschaftsförderung in strukturschwachen Gebieten auftritt. Auch der Ausbau der BAB A 39 Halle - Magdeburg zeigt, dass zwar der Durchgangsverkehr erleichtert wird, eine wirtschaftliche oder soziale Erschließung des Raumes aber nicht erfolgt. Untersuchungen, wie eine Studie des britischen Verkehrsministeriums ("Transport und Wirtschaft", deutsche Übersetzung des Endberichtes zur Studie Factsheets), welche die bisher umfassendste Untersuchung zu Wirkungen des Fernstraßenbaus ist, und die bereits erwähnte Studie von Prof. Gather, Fachhochschule Erfurt, weisen nach, dass Autobahnbau keine wirtschaftsfördernde Maßnahme für die hier betroffene Region darstellen kann.
- Die Anbindung an transeuropäische Netze hilft erfahrungsgemäß ausschließlich Ballungsräumen und nicht den strukturschwachen ländlichen Räumen.
- Eine neue Autobahn bringt jedenfalls in der Bilanz keine Arbeitsplätze für die betroffene Region. Die Biomasse für das evtl. zu planende Werk SUN FUEL in Uelzen würde auch nach dem Autobahnbau nicht aus Hamburg oder Wolfsburg geliefert werden.
- Direkt an der Autobahn entstehende Arbeitsplätze (Autobahnmeisterei, Rasthöfe) können den Verlust von Stellen außerhalb der Autobahn nicht ausgleichen.
- Auch während des Baus der A 39 wird keine Reduzierung von Arbeitslosigkeit in der Region erfolgen, denn die Bauleute sind international auszuschieben und werden Betrieben mit entsprechenden Referenzen übertragen, die ihr Wissen, die technische Ausrüstung und die spezialisierten Arbeitskräfte mitbringen. Nur wenige Kleinaufträge im Randbereich werden für die einheimische Bauwirtschaft abfallen. Dagegen könnten die Maßnahmen zur Ertüchtigung der B 4 von der Bauwirtschaft Niedersachsens bzw. der Region mit einem kurzfristigeren Planungsvorlauf realisiert werden.
- Die Maßnahme A 39 zerstört direkt oder in Folge wertvolle Güter der Region wie hohe Naturschutzwertigkeit, Naturschönheit, Großflächigkeit der landschaftlichen Zusammenhänge, ursprüngliche Schönheit der Dörfer; alles Wirtschaftspotentiale des sanften Tourismus!

Zwar weisen die vorliegenden Unterlagen, insbesondere die Unterlage 6 (S. 2), z.T. auf Veröffentlichungen verschiedener Autoren zu den hier angeführten Punkten hin und postulieren daraus, dass *„Die abweichenden Aussagen verschiedener Autoren zu Effekten und Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf die Wirtschaftsentwicklung und Raumstruktur [beruhen] zum Teil auf der regional unterschiedlichen Ausprägung vorhandener Standortfaktoren und Rahmenbedingungen in den jeweiligen Untersuchungsgebieten oder auf abweichenden ökonomischen und methodischen Bewertungsansätzen“* beruhen. Es fehlt aber dazu ebenso eine entsprechende Auseinandersetzung und dialektische Aufbereitung in den Verfahrensunterlagen, wie eine umfassende Darlegung der Grundsätze und Zielsetzungen der entsprechenden Raumordnungsprogramme, damit eine Prüfung auf Vereinbarkeit mit den Zielvorstellungen der Raumordnungsprogramme überhaupt sachgemäß und objektiv durchführbar werden kann.

Dadurch bedingt fehlt vor diesem Hintergrund in den Unterlagen der Raumverträglichkeitsuntersuchung die Transparenz zur Findung der einzelnen Bewertungsparameter. Weitere veröffentlichte Untersuchungen (<http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/downloads.html#Studien>), die sich äußerst kritisch mit den raumwirksamen Effekten des Fernstraßenbaues auseinandersetzen, werden nicht genannt und

somit nicht berücksichtigt. Wie sich die raumstrukturellen Belange mit dem vorhandenen Straßennetz verwirklichen ließen, finden in den Unterlagen außerdem keine Berücksichtigung.

Damit wird die Verfahrensunterlage 6 nicht dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im BVWP 2003 gerecht.

Nicht mehr ausgeglichene (gleichartige) Lebensverhältnisse sind Ziel der Raumordnung nach ROG, sondern gleichwertige. Das bedeutet, dass nicht überall die gleiche Ausstattung mit Infrastruktur (Autobahnen) herrschen muss, sondern dass sich unterschiedliche Faktoren ausgleichen können wie z. B. der Bau einer Fachhochschule, der Bau einer hochwertigen kulturellen Einrichtung oder die Förderung „sanfter Tourismus“ mit dem Wirtschaftspotential „herausragende Naturräume mit großen unzerschnittenen Räumen“, die die Lebensqualität in den Regionen Ostheide, Altmark und Wendland auf gleichen Wert heben. Der Bedarf der A 39 kann daher aus den raumordnerischen Entwicklungszielen nicht hergeleitet und begründet werden. Im Gegenteil, die A 39 trägt sogar dazu bei, einige der genannten Ziele zu verfehlen. Eine Förderung der raumordnungspolitischen Ziele und Grundsätze ist äußerst fraglich.

Festzuhalten ist deshalb, dass alles dafür spricht, dass mit dem Bau der A 39 die in der Region so notwendigen Impulse für eine positivere gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung nicht gesetzt werden sollen und auch nicht gesetzt werden können.

Der LBU folgt deshalb, wie von ihm oben dargelegt, der wissenschaftlich begründeten Annahme, dass die regionale und örtliche Situation durch den Autobahnbau verschlechtert werden wird.

Es wird daher beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, unter Berücksichtigung der hier dargestellten Erwägungen den Bedarf aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht nachvollziehbar und unter Beachtung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu begründen. Die bisherigen Erwägungen sind als zu oberflächlich und zu pauschalierend zurück zu weisen.

3. Varianten

3.1 Grundsätzliches

Die Prüfung von Varianten erfolgt unter allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen, wonach für eine gerechte Abwägung die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen mit dem ihnen zukommenden Gewicht zu prüfen sind, und es erfolgt unter der Maßgabe einer europarechtskonformen Anwendung (FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie usw.) der deutschen Rechtsnormen. So sind z.B. zumutbare Alternativen nach Art. 6 Abs.4 Satz 1 Unterabsatz 1 FFH-RL zu prüfen und – so vorhanden – zu nutzen, also in Folge des Vorhandenseins einer zumutbaren Alternative ist von der ein Schutzgebiet potentiell erheblich beeinträchtigenden Planung Abstand zu nehmen. Nicht allein den zweiten Gesichtspunkt bestimmt zwingendes Recht. Auch der zuerst angeführte kann im Rahmen der gebotenen Abwägung in bestimmten Fällen nicht überwunden werden. Die Rechtsprechung hat dies etwa angenommen für Gebiete, die sich als so schützenswert erweisen, dass sie einer „Tabuzone“ gleich sind oder nahe kommen (BVerwG, NVwZ 2003, 485). In solchen Fällen ist die Prüfung, ob das Vorhaben an anderer Stelle mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft zu verwirklichen ist, ebenso zwingend geboten wie das Bevorzugen einer solchen geringer beeinträchtigenden Variante im Rahmen planerischer Abwägung, wie sie auch dem Raumordnungsverfahren immanent ist.

Gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit sind dabei als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen und zu realisieren, hinzunehmen (BVerwG NVwZ 2004, 732, 736; NVwZ 2002, 1243).

Im vorliegenden Falle kommt der Alternativenplanung jedoch zusätzlich unter dem Gesichtspunkt des Abarbeitens des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags Bedeutung zu. Wie bereits unter Kap. 1 ausgeführt, ist es zentrales Anliegen des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags, dass im weiteren Verfahrensablauf besonders intensiv der Frage nachgegangen wird, ob Alternativplanungen, insbesondere die Abwicklung des Verkehrs über das bestehende Straßennetz, in Betracht kommen. Zur Erfüllung dieses Auftrags ist es geboten, in den Raumordnungsunterlagen in nachvollziehbarer Weise darzulegen, ob und mit welchen Maßnahmen am bestehenden Netz einzelne Ziele des Vorhabens realisiert werden können. Bereits nach geltendem Recht sind dabei – wie soeben aufgezeigt – bestimmte Abstriche an der Zielerreichung hinzunehmen. Da der naturschutzfachliche Planungsauftrag ein Auftrag ist, intensiver zu prüfen als nach geltendem Recht ohnehin geboten, muss ein weitergehender Abstrich am Erreichen der gesetzten Ziele in Kauf genommen werden. Da jedoch die zur Einsicht überlassenen Unterlagen überhaupt keine Aussagen zur Zielerreichung, zu den Abstrichen und deren Bedeutung für das Gewicht der einzelnen Ziele treffen, genügen sie den Anforderungen an den naturschutzfachlichen Planungsauftrag nicht. (zu den Zielen: s. Kap. 1 und Erläuterungsbericht S.11).

Unter diesen Maßgaben sind die Varianten in den Planungsunterlagen jedenfalls im Ergebnis falsch bewertet. Das gilt zunächst für alle Varianten aus der grundlegenden Erwägung heraus, dass zu keinem Zeitpunkt verkehrsträgerübergreifende Untersuchungen durchgeführt wurden, wie evtl. Verkehrsbeziehungen auf der zu bedienenden Linie LG - WOB am effektivsten angeboten werden können. Mit der einseitigen Ausrichtung allein auf das Bedienen des Kfz-Verkehrs verstößt die Planung zudem gegen zentrale Ziele des NROP:

- Der schienengebundene Personen- und Güterverkehr hat Vorrang gegenüber dem Straßenverkehr (Abschnitt A 3. Nr. 6).
- Nachteiligen Veränderungen des Klimas (Abschnitt A 2 Nr. 5) soll entgegengewirkt, die dazu notwendigen Verringerungen der Emissionen von Treibhausgasen sollen mit der Schaffung eines umweltverträglichen Verkehrssystems erreicht werden.
- Usw. .

Die raumbedeutsamen Maßnahmen des Vorhabens haben sich an dieser Zielstellung zu orientieren!

3.2 Fehlerhafte Variantenfindung

Im Rahmen der Bestimmung der „besten“ Variante liegen gravierende methodische Fehler vor:

- Die Findung der Hauptvarianten verlief nicht über eine absolut quantifizierbare und saldierende Gegenüberstellung der Untervarianten und den sich daraus ergebenden Teilvarianten hinsichtlich der von dem Vorhaben zu erwarteten Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter, sondern nur über einem relativen Vergleich.
- Der Westabschnitt wurde nur im Kontext eines größeren Planungsabschnittes, nicht aber in vergleichbaren Abschnitten zu den Varianten im Ostkorridor untersucht.
- Es werden nicht alle Varianten im gewählten direkten Zweiervergleich gegenübergestellt. Eine absolute Rangfolge der jeweiligen Variantenart ist damit nicht möglich. Hier besteht

ein gravierender Abwägungsmangel, der die Bewertung zur Findung der Hauptvarianten, letztendlich zur Vorzugsvariante, in Frage stellt.

- Ein Vergleich der „Neubauvarianten“ mit einer möglichen Null-Plus-Variante (z.B. Ausbau der B 4), wie sie der naturschutzfachliche Planungsauftrag des BVWP fordert, fehlt.
- Ein reiner schutzgutbezogener Variantenvergleich wird nicht durchgeführt.
- Absolutes Entscheidungskriterium für den Ausschluß einer Variante im direkten Vergleich ist die Kostendifferenz von 10 %. Die kostengünstigere Trasse wird gegenüber der für die Schutzgutkriterien sprechenden teureren Variante bevorzugt (Erläuterungsbericht S. 138).

Die Vorgabe des naturschutzfachlichen Planungsauftrages des BVWP 2003, dass sich ein spezifisches Gewicht jedes einzelnen für die Planung angeführten Gesichtspunkts gegenüber den gegen das Vorhaben sprechenden insbesondere naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ableiten lässt, wird durch die gewählte Methodik zum Variantenvergleich und der in den Unterlagen vorzufindenden tatsächlichen Umsetzung der Variantenvergleiche nicht erfüllt. Insbesondere die Kostendifferenz von 10% als Entscheidungsrelevanz für die Auswahl einer Variante ist ein schwerwiegender Mangel.

Es wird deshalb beantragt, dem Vorhabensträger aufzutragen, für die Varianten eine absolut quantifizierbare und saldierende Gegenüberstellung nach standardisierten Maßstäben vorzunehmen. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag des BVWP 2003 ist dabei zu berücksichtigen!

3.3 Null-Plus-Variante

Aus Sicht der untersuchten verkehrsbezogenen und raumordnerischen Belange verdienen andere Varianten nach dem vorgegebenen naturschutzfachlichem Auftrag noch einer näheren Untersuchung und Beurteilung: Eine Null-Plus-Variante als alternative Variante zum geplanten Neubau einer BAB A39. Statt der Erwägung eines ausschließlichen Neubaus einer BAB A 39, fordert der BVWP 2003 echte Alternativen unter Beteiligung des vorhandenen Straßennetzes.

Alternativen zur A39 sind mit dem vorhandenen Straßennetzverkehr nie ernsthaft geprüft worden. Es wurde frühzeitig der Neubau einer Autobahn politisch festgelegt (s. Erläuterungsbericht S.12 ff. u. Eingabe Aktion Lebensberg z. ROV v. 20. 6. 2006 Kap. 2 - 4). Alle Alternativenprüfungen dienten ausschließlich nur noch der nachträglichen Rechtfertigung des schon früh gewonnen Ergebnisses (s.unten u. Kap. 2 zur Nullvariante). Dabei könnten die im Untersuchungsraum vorliegenden Verkehrsströme durch einen bedarfsgerechten Aus- und Neubau des vorhandenen Straßennetzes mit jeder modernen Bundesstraßenplanung zukünftig ausreichend und gut abgedeckt werden.

Denn wie dargelegt, begründet der Verkehrsbedarf in der Region in keiner Weise den Bau einer BAB, um die Ziele zu erreichen (s. Kap. 2.2 u. Aktion Lebensberg e.V. Eingabe vom 20. 6. 2006). Ohne Bau der A 39 geht die Straßenbaubehörde von einer Verkehrsbelastung der B 4 von abschnittsweise bis zu 28.000 KFZ pro 24 h bei Melbeck und 14.000 Kfz / 24 h nördlich Uelzen im Jahr 2015 aus.

Heute besitzt die B 4 bereits streckenweise den Regelquerschnitt RQ 10,5, in weiten Teilen nördlich Uelzen den Regelquerschnitt RQ 15 mit wechselnder Dreispurigkeit und von Lüneburg bis Melbeck eine Vierspurigkeit mit dem Regelquerschnitt RQ 20. Je nach Regelquerschnitt und ausreichender Abschnittslänge wäre die B4 abschnittsweise in der Lage, damit

Verkehrsaufkommen von bis zu ca. 18.000 KFZ / 24 h und von bis zu 24.000 KFZ / 24 h (und von bis zu 30.000 KFZ/24 h) problemlos und sicher zu bewältigen. Allein aufgrund ihrer langen Geraden könnte die B 4 selbst Verkehrsaufkommen von weit über 20.000 KFZ / 24 h in den Regelquerschnittsabschnitten mit RQ 10,5 verkraften. Laut RAS-Q 96 ist dieses sogar unabhängig von den Randbedingungen Schwerverkehrsanteil, Längsneigung und Kurvigkeit möglich (RAS-Q 1996, Seite 15 ff.). Um mögliche zeitliche Erreichbarkeitsdefizite zwischen den Oberzentren LG – WOB abzubauen, böte sich als echte Alternative zu einer BAB deshalb grundsätzlich der räumliche Verlauf der B4 als Nord-Süd-Achse an.

Zwischen Lüneburg und Uelzen Süd ist bereits eine mögliche alternative Linienführung mit der Untervariante 701 als BAB in die Karte 1:100.000 eingezeichnet (s. auch Unterlage 9.5). Ab Bad Bevensen verläuft die Untervariante 701 überwiegend auf der B4.

Die Variante 701 wurde vom Straßenbauamt entwickelt, aber trotz gegenteiliger Forderungen einer Vielzahl von Beteiligten in der so genannten „Antragskonferenz“ ausgeklammert und nicht wie die anderen Varianten untersucht und bewertet.

Der von der damaligen Bezirksregierung Lüneburg als Genehmigungsbehörde geforderte (Schreiben vom 27. 05.2004) „Vorlage weiterführender Unterlagen“ zur Ablehnung einer Variante 701 bei Einleitung des Raumordnungsverfahrens ist die Straßenbaubehörde durch Anfügung von 10 Seiten (s. Unterlage 9.5) am Ende des Ordners 32 nachgekommen.

Die darin aufgeführten Begründungen zur Ablehnung der Variante 701 sind oberflächlich und teilweise falsch. Die vorgenommene Abwägung ist deshalb völlig unzulänglich:

Der vorgelegte grobe „Variantenvergleich“ der Untervariante (701) mit einem entsprechenden Abschnitt der so genannten „Vorzugsvariante“ lässt wichtige Argumente wie die Entlastung von straßenlärmgeplagten Menschen in Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Jelmstorf, Tätendorf, Eppensen und Kirchweyhe, den Neuverbrauch von Landschaft, den Verbrauch wertvoller landwirtschaftlicher Böden, die vorhandene Vorbelastungen, die Kosten und der Querung nur zweier FFH-Gebiete (!) (Ilmenau, Diercksbach) usw. in der Abwägung unberücksichtigt.

Die Bewertungen der Untervariante 701 im Raumordnungsverfahren enthalten eindeutige Fehler und Fehlbewertungen:

- Punkte 1 und 2 umfassen dieselbe Konfliktlage wie für die so genannte „Vorzugsvariante“
- Punkt 4: Ortslage Melbeck ist durch die Trasse 701 nicht betroffen.
- Punkt 5: nur das Dieksbachtal ist „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“, der restliche Bereich bis Bienenbüttel ist Vorsorgegebiet für „Natur und Landschaft“ und Vorsorgegebiet für „Erholung“ (RROP Uelzen).
- Punkt 6: Ortslage Grünhagen und „NSG Schierbruch und Forellenbachtal“
- Punkt 7: sowie LSG „Süsing“ sind durch die Trasse 701 nicht betroffen.
- Punkt 7: Ortslage Bienenbüttel und Neu-Steddorf würden durch die Trasse 701 nicht zusätzlich be-, sondern entlastet.
- Punkts 8: Hügelgräberfeld „Addenstorfer Heide“ sowie die Ortslagen Addenstorf und Seedorf würden durch die Trasse 701 nicht betroffen bzw. entsprechend der vorhandenen Vorbelastung durch die B4 nicht zusätzlich verlärm.
- Punkt 9: Ortslage Barum wäre durch die Trasse 701 nicht betroffen.

- Punkt 10: Ortslage Emmendorf wäre durch die Trasse 701 völlig unbeeinträchtigt!
- Punkt 11 und 12: Die aufgelisteten Bereiche sind bereits durch die vorhandene Ortsumfahrung Uelzen B4 vorbelastet und würden durch eine Variante 701 nicht zusätzlich belastet.

Den Bewertungen mangelt es ebenfalls an der Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen, sowie den Verbesserungen für Wohnbereiche. Auch der Neuverbrauch von wertvollen Ackerstandorten von nur ca. 10 km der Variante 701 gegenüber ca. 25 km der „Vorzugsvariante“ im gleichen Abschnitt wurde nicht berücksichtigt!

Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden dreispurigen B4 ab Bad Bevensen in Kombination mit dem Linienverlauf der Untervariante (701) böte sich hier geradezu je nach Bedarf eine echte Null-Plus-Variante wahlweise als zwei-, drei- oder vierspurige, kreuzungsfreie Bundesstraße B4 an!

Der Vergleich mit den entsprechenden Abschnitten der so genannten „Vorzugsvariante“ und der „Westvariante“ weist dieser Null-Plus-Variante B4 / Variante 701 sowohl raumordnerische als auch umweltrelevante Vorteile zu. Sie entspricht dem Grundsatz der Raumordnung und des UVG auf Vermeidung und Verminderung unnötiger Eingriffe in Natur und Landschaft und erfüllt mit der Einbeziehung des bestehenden Straßennetzes den naturschutzrechtlichen Auftrag des BVWP 2003.

3.3.1 Beispiel einer revidierten Autobahnplanung

Das Beispiel der Schwarzwaldautobahn, die dann später als Ausbau der Bundesstraße 31 realisiert wurde, zeigt, dass nach intensivem Diskussionsprozess auch eine „kleine“ Lösung die für alle Beteiligten optimale Lösung sein kann:

Bereits Mitte der sechziger Jahre wurde bei der Schwarzwaldautobahn eine ähnliche Diskussion geführt. Dort einigte man sich auf den Ausbau der Bundesstraße anstelle des Neubaus einer Bundesautobahn. Im Auftrag des Baden-Württembergischen Landesverkehrsministeriums nahm nach einer umfassenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchung das Autobahnamt Baden-Württemberg die Planungen für eine Schwarzwaldautobahn als West-Ost-Verbindung zwischen den Nord-Süd-Autobahnen A 5 (Karlsruhe - Basel) und A 81 (Stuttgart - Bodenseeraum) auf. Bereits zuvor waren von Seiten des Regierungspräsidiums Studien für eine neue vierspurige Bundesfernstraße nördlich der B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen erstellt worden, die nun - im Zusammenhang mit den Planungen für ein verdichtetes Autobahnnetz in der Bundesrepublik Deutschland - in der Autobahnplanung aufgingen. (Nach dem "Leber-Plan" sollten bis 1985 96% des Bundesgebietes mit 98% der Bevölkerung in die so genannte 25-km Abstandszone des Autobahnnetzes rücken (vgl. dazu Hans-Jürgen Huber 1970: Zentrale Orte im Netz der Bundesfernstraßen. In Raum und Siedlung. S. 66ff.)

Im Gegensatz zur Begründung der A 14 konnte damals die Planung vor allem mit der Überlastung der B 31, dem weiterhin ansteigenden Verkehrsaufkommen, insbesondere im Wochenend- und Urlaubsverkehr in die hochwertige Erholungsregion Freiburg, sowie der Notwendigkeit einer verbesserten Erreichbarkeit für die regionale Wirtschaft und den Fremdenverkehr im Schwarzwald (vgl. Drude 1978, RVSO 1980) begründet werden.

Die ersten Schritte des Planungsprozesses waren weitgehend verwaltungsintern. Die Autobahn selbst sollte in einer Entfernung von ca. 10 - 20 km nördlich der bisherigen Linienführung der B

31 verlaufen, die Planungen durchschnitten aufgrund der topographischen Situation mehrere, bisher vom Verkehr weitgehend unberührte Schwarzwaldtäler. Das Vorhaben wurde 1971 zum größten Teil in die erste von drei Dringlichkeitsstufen des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen aufgenommen, nur die Nordumgehung Freiburg wurde wegen hoher Baukosten und einer geringeren Verkehrsbelastung in die zweite Dringlichkeit eingestuft (vgl. BMV 1970; LT-Drs. V/5440/I)

Nach dem Vorlegen des ersten Trassenvorschlages durch das Autobahnamt bei den Fachbehörden und Gemeindeverwaltungen formierte sich bereits 1969 in den von der Planung betroffenen Schwarzwaldgemeinden zwischen Freiburg und Neustadt der Widerstand gegen diese Planung, mit der Aktionsgemeinschaft für demokratische Verkehrsplanung entstand eine der ersten Bürgerinitiativen gegen einen Straßenbau in der Bundesrepublik Deutschland. Die Aktionsgemeinschaft ging zwar zunächst auch davon aus, dass eine Autobahn notwendig sei, forderte aber eine "Trasse der Vernunft", da die vorgelegte Planung zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild und die Landwirtschaft geführt hätte. In der Folgezeit mobilisierte sie die lokale Bevölkerung (insbesondere Landwirte und Fremdenverkehrsbetriebe) und die Gemeinderäte der von der Streckenführung betroffenen Gemeinden zwischen Freiburg und Neustadt. Ihr Erfolg beruhte vor allem darauf, dass die dortigen Gemeinden, vergleichbar mit den Gemeinden an der geplanten A 39, aufgrund des Abstandes der Autobahnabfahrten mit einer Verbesserung der Anbindungsqualität ebenso wenig wie mit wirtschaftlichen Impulsen durch die Autobahn rechnen konnten. Dagegen waren erhebliche Verluste an landwirtschaftlichen Flächen sowie an Standortqualitäten im Fremdenverkehrssektor, also den beiden wirtschaftlichen Standbeinen der Kommunen, zu erwarten (vgl. Aktionsgemeinschaft für demokratische Verkehrsplanung 1979). Als Alternative zur Autobahn forderte die Aktionsgemeinschaft 1973 zusammen mit den baden-württembergischen Umwelt und Naturschutzverbänden den vierspurigen Ausbau der bestehenden B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen und initiierte damit eine breite Diskussion über die Notwendigkeit der Autobahnplanung auf regionaler Ebene, die auch bundesweit Beachtung fand (vgl. Aktionsgemeinschaft für demokratische Verkehrsplanung 1979).

Sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch das Land reagierten auf den Widerstand gegen die Schwarzwaldautobahn mit der Bereitschaft, weitere Trassenalternativen zu prüfen, hielten aber an der Notwendigkeit einer Autobahn zunächst fest. Der vorgeschlagene, alternative Ausbau der B 31 auf vier Spuren wurde abgelehnt, weil er für die erwartete Verkehrsbelastung und die verfolgte regionalwirtschaftliche Strukturentwicklung nicht ausreichen sowie große bautechnische Probleme, weitere Eingriffe in das Landschaftsbild im Höllental und hohe Kosten verursachen würde.

Die Stadt Freiburg begrüßte die Planung aufgrund der erwarteten Entlastungswirkung des Stadtgebietes vom durchgehenden Verkehr und der Stärkung der oberzentralen Funktion. Ebenso die betroffenen Landkreise, die regionalen Wirtschaftsverbände, der Fremdenverkehrsverband und die Städte Titisee-Neustadt und Villingen-Schwenningen. Die Autobahn wurde als "zukünftige Lebensader" der Region angesehen. Zudem befürchteten die regionalen Promotoren die Umorientierung des östlichen Einzugsgebietes (Baar, Bodensee) zum Stuttgarter Raum aufgrund des Baus der A 81 zwischen Stuttgart und dem Bodensee und forderten daher die möglichst schnelle Realisierung der A 86. Im Rahmen der unter restriktiverer Beachtung der vorhandenen Finanzmittel erfolgenden Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplanes 1976 (dazu Reh 1988) stufte der Bund die Abschnitte Freiburg-Nordumgehung (einbahnig) und Neustadt- Donaueschingen in die Dringlichkeitsstufe 1b (Realisierung nach 1985), den Abschnitt Kirchzarten-Donaueschingen und die 2. Fahrbahn der Nordumgehung Freiburg in die Dringlichkeitsstufe II (weitere Planungen) (vgl. Drude 1978;

Anlage zum FStrAbÄndG 1976). Begründet wurde die Abstufung mit den hohen, geländebedingten Baukosten und einer verminderten prognostizierten Verkehrsbelastung. Die relative Höherstufung der ausbautechnisch reduzierten Nordumgehung gegenüber 1971 kam dagegen auf Druck der Stadt Freiburg, die den Transitverkehr durch die Innenstadt verhindern wollte, zustande. Um den zunehmend bedrohten Bau der A 86 doch durchzusetzen gründete sich am 14.12.1978 die "Aktionsgemeinschaft für den Bau einer Schwarzwaldautobahn", bestehend aus dem Regionalverband Südlicher Oberrhein, den Städten Freiburg und Villingen-Schwenningen sowie den Landkreisen Schwarzwald-Baar und Breisgau- Hochschwarzwald. Diese Aktionsgemeinschaft erhielt die Unterstützung der regionalen Wirtschaftsverbände und des ADAC. Dagegen sprachen sich jetzt große Teile der SPD und der FDP sowie weitere Gemeinden (z.B. Titisee-Neustadt) vorwiegend aus Gründen des Landschaftsschutzes gegen die Autobahn aus und stuften den Ausbau der B 31 zum Erreichen der verkehrlichen und regionalwirtschaftlichen Ziele als ausreichend ein. Öffentlich für einen vierspurigen Ausbau der B 31 plädierte auch der Freiburger Regierungspräsident, der die Notwendigkeit einer Schwarzwaldautobahn aufgrund der vorliegenden Gutachten nicht nachgewiesen sah und der Ende 1978 einen von der Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums erarbeiteten Ausbauvorschlag für die B 31 vorlegte (RP 1978 --> Presseinformation).

Bei der nächsten Bedarfsplanrevision 1979/80 auf Bundesebene gab der Bund - z.T. gegen den Widerstand der Länder - aufgrund finanzieller und zunehmend auch umweltpolitischer Zwänge frühere Planungen für Autobahnen mit einer Länge von 7.000 km auf (vgl. Reh 1988: 112). Im Zusammenhang mit diesen reduzierten Ausbauplänen und der durch die Streckenführung aufgeworfenen "schwerwiegenden Umweltprobleme" wurde die Schwarzwaldautobahn als nicht entscheidungsreifes Projekt bezeichnet, der Ausbaubedarf für die betroffene Verkehrsbeziehung jedoch ausdrücklich bestätigt (vgl. Reh 1988: 111f.; Regierungspräsidium Freiburg 1982: Fallstudie B 31-Ost Version 1997 10 5f.). Bis zu nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes 1985 sollte daher untersucht werden, ob die bisherigen Autobahnplanungen oder der Ausbau des vorhandenen Streckennetzes erneut in den Bedarfsplan aufgenommen werden können. Damit nahmen LBU und Land den Vorschlag der Autobahngegner auf, den alternativen Ausbau der B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen zu überprüfen. Eine sofortige Aufgabe der Autobahnplanung durch das Land konnte das BMV in den Bund/Länder-Gesprächen hingegen nicht durchsetzen, die Landesregierung rückte aber noch 1979 weitgehend von den Autobahnplänen ab.

Geprägt wird die Auseinandersetzung um den Bau der Schwarzwaldautobahn zunächst durch den Konflikt zwischen Belangen des Verkehrs einerseits und den Belangen des Umwelt- und Landschaftsschutzes. Während insbesondere die regionalen Politiker den Bau der Autobahn als "strukturpolitische Allzweckwaffe" (Drude 1978: 180) ansahen, beurteilten die Autobahngegner - neben der Ablehnung der konkreten Trasse aus Gründen des Landschaftsschutzes - die regionalwirtschaftlichen Effekte einer Autobahn zunehmend differenzierter und forderten einen reduzierten Ausbau der Verbindung zwischen Freiburg und Donaueschingen durch den Ausbau der B 31. Diese Forderung setzte sich auf der Bundesebene durch, wo sich die Begrenzung der finanziellen Möglichkeiten und der zunehmende umweltpolitische Wertewandel Ende der 70er Jahre in konkreten Veränderungen der gesamten Fernstraßenplanung niederschlug (vgl. Reh 1988: 101ff.). Dagegen hielten das Land und viele regionale Entscheidungsträger zunächst noch an den alten Ausbauplänen fest (vgl. GVP 1975; RVSO 1980).

Um zu prüfen, ob nicht durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes der Neubau einer Autobahn gerade in diesem ökologisch sensiblen Raum entbehrlich werden würde, richtete das Land beim Regierungspräsidium Freiburg eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Vertretern verschiedener Landesministerien, Fachbehörden und externen Fachgutachtern ein. Die Aufgabe

der Arbeitsgruppe bestand darin, im Rahmen einer umfassenden Untersuchung alle Möglichkeiten einer künftigen Straßenverbindung darzustellen, sie vor allem im Hinblick auf die ökologischen und verkehrswirtschaftlichen Aspekte zu bewerten, untereinander zu vergleichen und einen realisierbaren Lösungsvorschlag zu erarbeiten (vgl. Regierungspräsidium Freiburg 1982: 49).

Zum ersten Mal in der Bundesrepublik Deutschland wurden dabei im Vorfeld der eigentlichen Rechtsverfahren für die geplante Bundesfernstraße und vor der Gesamtbewertung der Varianten umfangreiche Bürgerinformations- und Bürgeranhörungsverfahren durchgeführt und Gemeinden, politische Mandatsträger, Vertreter von Verbänden und Bürgerinitiativen angehört (Regierungspräsidium Freiburg 1982: 9). Die Arbeitsgruppe kam dabei zu folgenden wesentlichen Erkenntnissen (Regierungspräsidium Freiburg 1982: 42):

1. Neu trassierte Linien, die ähnlich der früher geplanten Autobahn durch die unberührten Gebiete des Schwarzwaldes geführt werden, stoßen ausnahmslos auf den Widerstand breiter Bevölkerungskreise.

2. Ein leistungsgerechter Ausbau der bereits bestehenden Bundesstraße 31 würde hingegen auch von den berührten Gemeinden und Bürgern weitgehend akzeptiert werden.

3. Hierbei bestehen jedoch Wünsche hinsichtlich des Schutzes vor den zu erwartenden Immissionen, weshalb mit Nachdruck in Freiburg, Im Höllental, in Hinterzarten und in Döggingen jeweils Tunnellösungen gefordert wurden. Fallstudie B 31-Ost Version 1997 11, Ergebnis des Linienvergleichs war die Präferenzierung des Ausbaus der existierenden Strecke auf durchgängig vier Spuren, der Bau von Ortsumfahrungen sowie Tunnellösungen in einigen Teilbereichen, um besonders wertvolle Landschaftseinheiten sowie betroffene Orte vor Lärm und Schadstoffe zu schützen. Die Ergebnisse, die anschließend in dieser Form in die weitere BVWPung aufgenommen wurden, entsprachen damit weitgehend den Alternativvorschlägen der Bürgerinitiativen und der Natur- und Umweltschutzverbände zur Schwarzwaldautobahn.

3.2 Nord-Süd-Zeit-Ertüchtigung des vorhandenen Straßennetzes

Das Beispiel des Wandels der Schwarzwaldautobahn zur Bundesstraße unterstreicht die Forderung nach einer Nord-Süd-Zeit-Ertüchtigung des Straßennetzes (auch Bundesstraßen sind Fernstraßen!) aus einer Kombination des bedarfsgerechtem Ausbaues der B 4 und dem teilweisen bedarfsgerechten Neubau als Bundesstraße auf der Linienführung der Untervariante 701 statt des Neubaus einer A 39.

Denn damit würden die Nachteile einer parallel zur B4 östlich des Kanals geführten Autobahn vermieden. Es käme zu keinem unverhältnismäßig hohen Landverbrauch, zu keiner weiteren Zerschneidung unzerschnittener Flure und keiner weiteren Zerstörung ökologisch wertvoller Flächen, keiner unangemessenen Beeinträchtigung von FFH-, FFH-würdigen- und IBA-Gebieten, wobei letzteres bundesdeutsches und europäisches Recht auch nur unter besonderen Voraussetzungen zuläßt. U.a. dürfen keine Alternativen bestehen.

Die B4 / Variante 701 als mögliche Linienführung einer Null-Plus-Variante als Bundesstraße erhöhte die Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung wesentlich. Die von Bad Bevensen geforderte Westumfahrung behielte die Stadt mit ihrem jetzigen Westanschluß, Uelzen behielte den Ostanschluß mit seiner Umfahrung und in Lüneburg könnte vor lauter Freude mit der

Äbtissin des Klosters Lüne auf die geplante und dann überflüssige Stadtquerung die letzte Messe gesungen werden.

Es ist nach UVP-Recht planerischer Standard, dass Ausbauvarianten sowie Null und Null-Plus-Varianten geprüft werden müssen. Bei Unterlassung ist der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag des BWVP 2003 nicht erfüllt. Denn zur Minderung des Naturschutzrisikos soll als Alternative insbesondere das vorhandene Straßennetz mit in die Prüfung einbezogen werden, um den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff in die Umwelt abzuwägen (BVerwG, Ur. v. 10.04.1997, 4C 5/96). Mit der Null-Plus-Variante B4 / 701 als Bundesstraße böte sich die Erfüllung dieser rechtlichen Vorgaben, die grundsätzlich auf Zustimmung der Verbände stieße.

Es wird daher beantragt, dem Vorhabensträger aufzugeben, eine im einzelnen nachvollziehbare Darstellung der Entwicklung der Vorhabensziele bei Realisierung dieser Null-Plus-Variante vorzulegen. Sollte eine solche Untersuchung vorliegen, wird hiermit die Einsicht in die Untersuchung beantragt.

4. Überdimensioniertes Vorhaben

Die im ROV vorgesehene BAB ist überdimensioniert. Sie soll als Straße mit einem Querschnitt von 29,5 m für eine Verkehrsbelastung von 21.000 Kfz / 24 h bis 31.000 Kfz / 24h hergestellt werden (Erläuterungsbericht Kap.3). Der Querschnitt einer Straße von 20 m (RQ 20) allein fasste die von der Prognose zu erwartenden überregionalen angezogenen Verkehrsströme. Mit einem Querschnitt von 26 m (RQ 26) könnte die A 39 bis zu 60.000 Fahrzeuge am Tag bewältigen.

Der Widerspruch zwischen der Verkehrsprognose und dem geplanten Regelquerschnitt der Straße ist offensichtlich. Dem Vermeidungs- und Minimierungsgrundsatz wird auch hier nicht Rechnung getragen! Dieser Grundsatz ist auch hier zu beachten.

5. Mangelnde Transparenz der Kostenermittlung und des NKF

Die reinen Baukosten in durchschnittlich schwierigem Gelände betragen in Deutschland je nach Quelle sechs bis zwölf Millionen Euro pro Kilometer. Laut Report München belaufen sich jedoch die Gesamtkosten für den Bau eines Kilometers Autobahn auf 26,3 Millionen Euro pro Kilometer (11,8 M€/km für Baukosten, 9,5 M€/km für Bürokratie und 5 M€/km für Gutachten). Die für die A39 angesetzten Kosten von ca. 600 Mio. € dürften damit an der untersten Kostengrenze angesetzt und deutlich zu niedrig sein. Des weiteren fehlt in den Untersuchungsunterlagen für jede Hauptvariante eine qualifizierte Kostenschätzung, auf deren Basis der bisher nicht erbrachte NKF nachgeliefert werden muß, um jeweils abschätzen zu können, ob das Vorhaben aus finanziellen Gründen verwirklicht werden kann.

Es wird deshalb beantragt, dem Vorhabensträger aufzugeben, einen NKF für alle Hauptvarianten zu ermitteln und sie der vorgeschlagenen und möglichen Null-Plus- Variante B4 / 701 gegenüberzustellen. Nach Vorliegen einer solchen Untersuchung wird beantragt, in die entsprechenden Unterlagen Einsicht nehmen zu dürfen.

6. Mangelnde Qualität der UVS

6.1 Fehlende Nullvariante

Methodisch fehlt in der UVS die Bewertung der Null-Variante (Entwicklung des Raumes ohne Realisierung des Vorhabens). Die Nullvariante beschreibt die Auswirkungen bei Nichtverwirklichung des Vorhabens und stellt damit den methodisch unerlässlichen Vergleichsfall dar, um die Auswirkungen der Autobahn feststellen zu können (Nr. 3.5.3.3d VVNROG). Vor allem bei der Verkehrsuntersuchung ist die explizite Darstellung der Verkehrsentwicklung bei Nichtverwirklichung des Vorhabens für die Begründung des Bedarfs von großer Bedeutung.

Die achtzeilige Darstellung im Erläuterungsbericht, die Ziele des Vorhabens (s. Erläuterungsbericht S. 11 und S. 12; Kap.1 S. 2) könnten in der zuvor beschriebenen Form durch eine Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht erreicht werden, erfüllt nicht die Vorgaben des UVPG und setzt die Regierungsbehörde im ROV nicht in die Lage, die tatsächlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens im Vergleich zum Ist-Zustand zu bewerten.

6.2 Fehlende rechtliche Berücksichtigung des Artenschutzes

Die Vorschriften zum Artenschutz sind ein Instrument des Naturschutzes, um die Artenvielfalt der Natur langfristig zu erhalten. Das Artenschutzrecht „basiert“ auf völkerrechtlichen Vereinbarungen, die ihrerseits in EG oder EU – Richtlinien Eingang gefunden haben. Diese EU-Vorschriften werden wiederum überwiegend in nationales Recht umgesetzt, sind aber auch als EU-Verordnung oder durch gesetzliche Bezugnahme unmittelbar anwendbar. Schon durch EU-Recht [FFH- und VS-Richtlinie: FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete (VSG)] werden die Arten über den Schutz der Lebensräume in Form des Gebietsschutzes mittelbar geschützt.

Von einer Zerstörung der Biotope im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes ist bereits dann auszugehen, wenn ein wesentliches Teilhabitat aufgrund des Eingriffs nicht mehr genutzt werden kann und die Zerstörung irreversibel ist. Liegt eine Betroffenheit der Schutzgüter vor allem auch der „streng geschützten“ Arten vor, muss sie jeweils genau analysiert und dargestellt werden.

Im Gegensatz zu den Regelungen über die Gebietsausweisung nach der FFH-RL oder VS-RL sind die artenschutzrechtlichen Regelungen der FFH-RL bis zum Carretta-Urteil des EUGH (C103/00) vom 30.01.2002 kaum beachtet worden. Gab es bis zu diesem Zeitpunkt genügend Rechtsprechungen zur VS-Richtlinie, waren Urteile zu den artenschutzrechtlichen Regelungen der FFH-RL so gut wie nicht vorhanden. Mit dem Urteil vom 10.01.2006 hat der EUGH (C98 / 03) aber Deutschland wegen einer unzureichenden Umsetzung der FFH-Richtlinie des Art.12 und des Art.13 im Zusammenhang mit dem §43 Abs.4 BNatSchG verurteilt. Nach den Ausführungen des EUGH greifen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen der Art.12 und Art.13 der FFH-Richtlinie unmittelbar und zwar unabhängig davon, ob eine der betroffenen Arten innerhalb oder außerhalb eines angemeldeten oder potentiellen FFH-Gebietes angetroffen wird.

Mit anderen Worten: die artenschutzrechtlichen Vorschriften der genannten Richtlinien greifen im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und nicht nur in ihren Schutzgebieten! Ihre Direktwirkung unterliegt daher keinen Zweifeln. Auch wenn eine nationalgesetzliche Umsetzung –BNatSchG- nicht nur lediglich fehlt, sondern vorhanden ist, sich

aber als unzureichend oder unvereinbar erweist, verdrängt das vorrangige Europarecht entgegenstehendes nationales Recht, so dass entgegenstehendes deutsches Recht grundsätzlich unbeachtlich ist. Für das Vorhaben A39 sind insbesondere die Beschädigung und Vernichtung der Lebensstätten der streng geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-RL betroffen.

Da die deutschen Behörden zu einer europarechtskonformen Anwendung der deutschen Rechtsnormen verpflichtet sind, dürfte nach Auffassung des LBU ähnlich wie der Art.12 und der Art.13 der FFH-RL auch der Art.5 der VS-RL bei Vorhaben nach den Vorgaben des EUGH zu berücksichtigen sein. Hier sind insbesondere die Vogelarten des Anhanges I der VS-RL zu nennen.

Im Rahmen der UVS erfolgte schon bisher bei der Behandlung von „Tieren und Pflanzen“ eine Auseinandersetzung mit Tierarten. Allerdings wurde vornehmlich nur der Gefährdungsgrad in den ROV-Unterlagen anhand fachlicher Bewertungen („Roter Listen“) zugrunde gelegt. Thematisiert, berücksichtigt und bewertet wurde der Umgang mit europarechtlich geschützten Arten, die auch aufgrund ihrer Häufigkeit national oder regional als ungefährdet gelten könnten, in den Unterlagen nicht. Dieser Mangel ist eigentlich nicht zu erklären, da das „Carretta-Urteil“ im Jahre 2002 und u.a. der Aufsatz von Gellermann (NUR 2003, 385 ff) sich schon lange vor Beginn der Eröffnung des Untersuchungsverfahrens zur A39 im Jahre 2004 mit dieser Problematik auseinandersetzen und in der Fachöffentlichkeit diskutiert wurden. Spätestens mit dem EuGH Urteil (C 98 / 03) vom 10.01.2006 hätte der Vorhabensträger auf diese Problematik aufmerksam werden müssen. Die Verurteilung Deutschlands durch den EUGH ist der Öffentlichkeit bekannt.

Im ROV erfolgt bis auf die Artengruppe der Amphibien und der Vögel sowie der Arten Hirsch und Fischotter *„Die Bewertungseinstufung [erfolgt] auf der Basis von..... Artengruppen, deren Habitatansprüche gut bekannt sind und deren Vorkommen relativ eng mit bestimmten Biotoptypen bzw. Biotoptypengruppen korrelieren. Es werden betrachtet:*

- *Heuschrecken*
- *Tagfalter*
- *Käfer (insbesondere Lauf- und xylobionte Käfer)*
- *Kleinsäuger*
- *Fledermäuse im Hinblick auf das Potenzial der Biotoptypen als Quartierstandort und die Funktion als Jagdgebiet*
- *Reptilien und*
- *Libellen, Fische, Rundmäuler und Muscheln im Hinblick auf die Beurteilung des generellen Potenzials von Gewässern.“* (Unterlage 1 (Raumanalyse Kap. 4.3.3.2).

Bei diesen Artengruppen wird trotz der Verpflichtung zur europarechtskonformen Anwendung der deutschen Rechtsnormen ein rein bioindikatorischer Ansatz verfolgt. Er wird den bindenden artenschutzrechtlichen Vorgaben der FFH-RL nicht gerecht! Grundsätzlich sind zu allen nach den artenschutzrechtlichen Regelungen geschützten Arten, die vom Vorhaben betroffen sind, qualifizierte Aussagen zu treffen.

Darüberhinaus sind den ROV - Unterlagen Angaben zu allen im Untersuchungsbereich planungsrelevanten streng geschützten Arten der FFH-RL Anhang IV und Vogelarten der VS-RL Anhang I explizit nicht zu entnehmen und zwar

- zu bekannten Vorkommen bzw. zur Verbreitung der betreffenden Arten im Untersuchungsraum
- zu potentiellen Vorkommen möglicher Arten in den Lebensräumen des Untersuchungsraumes
- zu der Empfindlichkeit der Arten bezüglich des Vorhabens
- zu den Wirkfaktoren des Vorhabens auf diese Arten (Erheblichkeitsanalyse bezogen auf Auswirkungen auf die Populationen)

Ebenfalls gehen aus der UVS eine umfassende und ausreichende Literatursuche zur Problematik der FFH-RL und VS-RL, ihre Auswertung und Berücksichtigung für die Auswahl der Arten im Untersuchungsraum und eine Bewertung der Erheblichkeit für die Populationen der betroffenen streng geschützten Arten im Untersuchungsraum nicht hervor. So genügt z.B. die tabellarische Auflistung „*Rechtsvorschriften und planerische Zielvorgaben*“ in der Tab. 4-7 des Kap. 4.2.3 der Unterlage 1 (Raumanalyse) ohne Nennung der streng geschützten Arten nach der FFH RL Anhang IV und Ohne Nennung der Vogelarten nach der VS-RL Anhang I diesen vom EUGH gesetzten Anforderungen nicht. Die Berücksichtigung des rechtlichen Schutzstatutes bei der Bewertung sowie die Einflussnahme und die Erheblichkeit des Vorhabens auf die Population dieser einzelnen streng geschützten Arten im Untersuchungsbereich ist den ROV-Unterlagen nicht zu entnehmen. Die dazu gewählten Methoden sehen dieses auch nicht vor (s. Kap. 6.6).

Hieraus folgt, dass die Abwägung aller Varianten auf einer fehlerhaften UVS auf Grund einer nicht europarechtskonformen Artenbewertung basiert. Die Auswirkungsanalyse bzw. –prognose und die darin als voraussichtlich umweltrelevant ermittelten Projektwirkungen bzw. Wirkfaktoren nach Art, Umfang und zeitlicher Dauer sind vor diesem Hintergrund in der Unterlage 1 (Auswirkungsprognose) obsolet und inkorrekt, da der UVS keine gesonderte Berücksichtigung der streng geschützten Arten des Anhang IV der FFH-RL und der Vogelarten gemäß Art.5 der VS-RL, insbesondere der Arten des Anhanges I, zu entnehmen ist.

6.3 Unzureichende Berücksichtigung planungsrelevanter Arten

Der naturschutzfachliche Untersuchungsumfang unterliegt in einem Verwaltungsverfahren dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. So ist es unabdingbar, die Ermittlungen in sachangemessener Weise zu beschränken; dennoch haben sich die Auswahlkriterien an einer angemessenen Abschichtung, vor allem an den zu untersuchenden streng geschützten Arten und vor allem an den einheimischen Vogelarten (VS-RL Anhang I, s. Kap. 6.2) sowie ihrer Gefährdung und der Gefährdung ihrer Lebensräume im Untersuchungsraum zu orientieren! Es ist deshalb verwunderlich, dass weitere repräsentative Arten z.B. aus den Artengruppen Säugetiere und Libellen nicht gesondert in die Untersuchungen eingeflossen sind, wo doch u.a. die Lebensraumtypen Wasser und Wald im Untersuchungsgebiet prägende Elemente sind und das Vorhaben sehr stark auf sie einwirkt.

6.3.1 Fledermäuse

Spätestens seit den Gerichtsurteilen des OVG Hamburg (2 Bs 19/05) und des EUGH-Urteiles (Kap. 6.2) sollten Fledermäuse zu einer rechtlich abgesicherten Planung gehören und einer Erheblichkeitsanalyse unterliegen. So werden im Untersuchungsraum alle potentiell vorkommenden Fledermausarten im Anhang IV der FFH-RL als streng geschützt geführt. Den Roten Listen Niedersachsens und Deutschlands gehören sie ebenfalls an. Bis auf die

Potentialabschätzungen in der Unterlage 1 (Raumanalyse im Kap.4.3.4.1 sowie Erläuterungsbericht Kap. 1.7.3 u. Kap. 2.2.1.2; usw.) finden sich jedoch vom Vorhabensträger keine hinreichend genauen Untersuchungen zu einzelnen Fledermausarten, obwohl sie sowohl eine rechtliche als auch eine naturschutzfachliche Bedeutung im Untersuchungsraum haben! Auch bei Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Verwaltungsverfahren steht Untersuchungen zu Fledermausvorkommen nichts entgegen. Mit Hilfe einer scharfen Biotoptypenanalyse in Kombination mit den bekannten Ansprüchen der Arten wäre es ähnlich wie bei der Vogelartenkartierung möglich gewesen, auf Probeflächen Fledermausarten zu ermitteln und mit Hilfe der erhobenen Daten eine im Ergebnis abgesicherte Erheblichkeitsanalyse durchzuführen. Diese Unterlassung ist eigentlich nicht nachzuvollziehen, da in den Besprechungen des Vorhabensträgers mit den Naturschutzverbänden zur UVS darauf hingewiesen wurde, Fledermäuse zu kartieren. Durch Unterlassung sind rechtlich und naturschutzfachlich relevante Daten zu den einzelnen Fledermausarten nicht mit in die Bewertung eingeflossen sowie ihre Lebensräume, die von Varianten beeinträchtigt werden, nicht hinreichend klassifiziert. Beispielsweise wurden 1995 im Raum der Raderbachniederung und der Steinhöhe im Verlauf der Variante 2-17 sechs Fledermausarten des Anhangs IV der FFH-RL festgestellt (Landkreis Lüneburg, Dezernat III, Az. III-61 13 07-13/3, 1998).

Die Nicht-Berücksichtigung der nach FFH-RL Anhang IV streng geschützten Fledermausarten und die vom Vorhabensträger gewählte unzureichende bioindikatorisch methodische Vorgehensweise mündet in eine ausgesprochen fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Lebensräume der Populationen der Arten im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb mit einem starken Mangel behaftet. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer Fehlerquote!

Der LBU beantragt, eine Fledermauskartierung nachzuholen und bei Vorliegen der entsprechenden Unterlagen Einsichtnahme in die Akten.

6.3.2 Libellen

*„Libellen sind für die ökologische Bewertung von Gewässer-Umland-Beziehungen gut geeignet. Die Ansprüche der Libellen an die Gewässer sind vielfältig und zum großen Teil bekannt, sie umfassen verschiedene Parameter wie z.B. Strömung und Wassertemperatur, Ufer- und Gewässerstruktur sowie Ausprägung der Wasser- und Ufervegetation. Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung war die Suche nach Vorkommen von der Grünen Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) als Art des Anhangs II (und IV) der FFH-Richtlinie. Darüber hinaus wurden die weiteren vorkommenden Libellenarten –..... des Lebensraumtyps 3260 „Flüsse“ - ebenfalls registriert.“ (Unterlage 3.4 Libellenkartierung, Kap.1.21).*

So viel zur Kartierung der Libellen in den ROV-Unterlagen. Denn bis auf die Potentialabschätzungen wird auf weitere Untersuchungen zu Arten der Libellengruppe verzichtet. Eine ernsthafte Begründung fand der LBU in den Unterlagen nicht. Und dieses obwohl 807 Stillgewässer in dem Untersuchungsgebiet eingebettet und zum größten Teil durch Trennung und Isolation der Habitate in Folge des Vorhabens bedroht sind. Es finden sich überhaupt keine Ausführungen welche von den in Niedersachsen vorkommenden Libellenarten des Anhangs IV der FFH-RL in den Stillgewässern potentiell vorkommen könnten. Dennoch sind artenschutzrechtlich und naturschutzfachlich wichtige Arten zu vermuten, die durch die unterlassende Kartierung in einer Erheblichkeitsanalyse fehlen!

Hinsichtlich der nach FFH-RL Anhang IV streng geschützten Libellenarten fehlt die Potentialabschätzung und dazu die entsprechende Überprüfung der Vorkommen im Gelände. Die vom Vorhabensträger gewählte unzureichende bioindikatorisch methodische Vorgehensweise mündet in eine ausgesprochen fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Populationen der Libellen im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb mit einem Mangel behaftet. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer Fehlerquote!

Der LBU beantragt ebenso wie bei den Fledermäusen, bei den Libellenarten eine Kartierung nachzuholen und bei Vorliegen der entsprechenden Unterlagen Einsichtnahme in die Akten.

6.4 Unzureichende Untersuchung der Amphibien

Die vorliegende Untersuchung zu den Amphibien ist nicht hinreichend genau und umfangreich genug, um als Grundlage für eine ernst gemeinte UVS zu dienen. Ziel einer UVS sollte gerade im ROV sein, die Zulässigkeit eines Eingriffs zu prüfen, Abwägungsmöglichkeiten verschiedener Varianten eines Eingriffs zu schaffen sowie die Grundlagen für die Ermittlung möglicher Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu legen.

Zu diesem Zweck müssen Bestände der streng geschützten und besonders geschützten Arten und ihre Betroffenheit durch die geplante Maßnahme ermittelt werden. Weder die Bestandserfassung noch die Erfassung der Betroffenheit ist mit ausreichender Genauigkeit erfolgt, um die Erreichung der genannten Ziele auch nur annähernd zu ermöglichen. Insbesondere darf aus der vorgelegten Untersuchung in keinem Bereich des Untersuchungsgebietes davon ausgegangen werden, dass keine besonders schützenswerten Amphibienbestände vorhanden sind. Dieses liegt darin begründet, dass die Standard-Untersuchung nicht annähernd auf vollständige Erfassung der Amphibienbestände oder Artenspektren ausgerichtet war.

Deshalb muss die weitere Planung - sofern keine deutlich stärker auf vollständige Erfassung der Amphibienbestände ausgerichteten Untersuchungen mehr durchgeführt werden- in allen Bereichen vom höchsten denkbaren Wert der betroffenen Amphibienbestände ausgehen und entsprechende Wertstufen vergeben. Die Gründe für diese grundlegend negative Beurteilung der Untersuchung werden nachfolgend aufgezeigt.

6.4.1 Methodische Mängel der Standard-Untersuchung

Die zu untersuchenden Gewässer wurden mit fachlich ungenügender Methodik in „geeignet“ und „ungeeignet“ vorsortiert (Unterlage 3.3, S 2, Absatz 4). Daraus resultierte eine fast lotterartige Aussortierung einer großen Anzahl von Gewässern (378 von 807!), bei denen kein Versuch unternommen wurde, ihre Amphibienbestände annähernd vollständig zu untersuchen.

So wurde das Vorkommen nur weniger Tiere einer nicht gefährdeten Art bei der Erstbegehung als Kriterium zur Aussortierung von Gewässern als „ungeeignet“ verwendet.¹ Diese

¹ Hier wird davon ausgegangen, dass die unklare Formulierung in der Untersuchungsmethodik (S 2, 4.Abs): „Ein Gewässer ist ungeeignet wenn: ... es nur wenige nicht gefährdete Individuen von Amphibien beherbergt und weitere Arten nicht zu erwarten sind“ sinnvollerweise so lauten müsste: Ein Gewässer ist ungeeignet wenn: ... es nur wenige

Vorgehensweise wäre fachlich nur dann vertretbar, wenn eine sehr umfassende Untersuchung eine weitgehend vollständige Erfassung der vorhandenen Arten und Individuen sicherstellt. Stattdessen lassen die verwendeten Methoden nach der Erstbegehung lediglich die Möglichkeit einer „Vermutung“ weiterer Amphibienbestände offen, um solche Gewässer möglicherweise doch noch weiter zu untersuchen.

Insgesamt wird den Vermutungen der Kartierer damit eine außergewöhnlich große Bedeutung in der Erfassungsarbeit beigemessen. Das ist als Grundlage einer UVS unakzeptabel! Darüber hinaus fehlt eine ausreichend genaue Dokumentation, die es ermöglicht hätte, den Wahrscheinlichkeitsgrad der Vermutungen zu beurteilen.

Eine einzige Begehung, wie sie hier zur Einschätzung der Gewässer durchgeführt wurde, ermöglicht dagegen in aller Regel keine sichere Einschätzung, ob in einem Gewässer nur einzelne Arten oder von einer vorhandenen Art nur wenige Tiere vorkommen. Dafür gibt es verschiedene Gründe; hier seien nur einige genannt:

- Es ist unvermeidbar, dass bei der Erstbegehung bei einer großen Zahl unbekannter Gewässer nur selten bei dem Einzelgewässer der günstigste Zeitpunkt zur Erfassung der Populationsgröße einer Art gewählt wird. Dies allein hat bereits zur Folge, dass eine Erstbegehung in der Regel keine zuverlässige Einschätzung einer Populationsgröße einer bestimmten Art ermöglicht. Umso weniger ist es möglich, aufgrund einer einzigen Begehung das Vorhandensein verschiedener Arten zuverlässig zu beurteilen.
- Populationsgrößen können von Jahr zu Jahr natürlicherweise um ein Mehrfaches schwanken, die Betrachtung einer Population in nur einem Jahr und zu nur einem Zeitpunkt gleicht einem Lotteriespiel – zumindest was das Feststellen von schwachen Populationen also hier „ungeeigneten“ Gewässern angeht. Es ist mit Sicherheit gegeben, dass auf diese Weise auch regelmäßig große Populationen zu einem Zeitpunkt angetroffen werden, wo nur wenige Tiere nachweisbar sind.
- Die Beschränkung der Untersuchung von Gewässerkomplexen und sogar nahe zusammen liegenden Flächen auf die Begehung von Einzelgewässern (Unterlage 3.3, S.1) fällt ebenfalls in den Bereich unzureichende Untersuchungsintensität, da die Erstbegehung aus den oben erwähnten Gründen nicht genügend Informationen erbringt, um eine zuverlässige Auswahl eines solchen Einzelgewässers zu ermöglichen. Daneben ist eine solche Beschränkung auch problematisch, da in einem Gewässerkomplex in aller Regel nicht alle vorkommenden Arten an einem Gewässer in Höchstzahl vorkommen.
- Molche und damit der Teichmolch als sehr verbreitete Art, werden von der Untersuchung kaum erfasst, wie die Autoren selbst feststellen (Unterlage 3.3, S. 4). Damit bleiben mehrere Arten bereits erklärtermaßen für die Einschätzung der Gewässer weitgehend unberücksichtigt und die Zahl der an den „ungeeigneten Gewässern“ nachgewiesenen Arten ist mit Sicherheit zu niedrig.
- Eine frühe Erstbegehung schließt den Nachweis z.B. von Kreuzkröte oder Laubfrosch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit aus. Auch dadurch bestand mit der verwendeten Methodik gar nicht die Möglichkeit, alle vorhandenen Arten zu erfassen.
- Die Wetterbedingungen während der Kartierungen waren über weite Strecken nicht günstig. Von den 26 Begehungen bis zum 10.4. wurden 18 bei Temperaturen unter der Temperatur von 10°C durchgeführt, die normalerweise gegeben sein sollte, um von „guten Beobachtungsbedingungen“ sprechen zu können. Vier Kartierungen wurden sogar bei Temperaturen unter 5°C durchgeführt. Bei solchen Temperaturen sind

Individuen einer nicht gefährdeten Amphibienart beherbergt und weitere Arten nicht zu erwarten sind. Diese Vermutung ergibt sich logisch aus den verwendeten Kriterien für die Eignung von Gewässern (S2, Abs 5).

Amphibienkartierungen in der Regel nicht sinnvoll. Wenn sie doch durchgeführt werden, kann man davon ausgehen, sehr wenig Amphibien zu finden.

- Die relevanten Wetterbedingungen wurden nur unzureichend dokumentiert. Zu den Faktoren Temperatur, Bewölkung und Niederschlag, die sich teilweise noch gegenseitig bedingen, hätte die Windsituation aufgenommen werden müssen, wenn die Absicht bestanden hätte, die Nachweiswahrscheinlichkeit bei einzelnen Kartierungsgängen transparent zu machen. Bei der dokumentierten Datenlage ist zu vermuten, dass auch einige Kartiergänge bei Windstärken vorgenommen wurden, die einen Amphibiennachweis deutlich unwahrscheinlicher machten.

6.4.2 Ungenauigkeit der Untersuchung

Die vorliegende Untersuchung lässt in den Ergebnissen einiges an Genauigkeit bzw an klarer Darstellung der Ungenauigkeit und Unsicherheit der Darstellung vermissen; Beispiele:

- Wenn auf Seite 3 der Unterlage 3.3 festgestellt wird, dass nicht von den Funden auf der begangenen Gewässerstrecke auf den Bestand im Gesamtgewässer hochgerechnet wurde, so wird erst hier indirekt klar, dass nicht die Gesamtgewässer begangen wurden, wie es nötig wäre, wenn man auch nur den Versuch unternommen hätte, eine halbquantitative Erfassung durchzuführen. Es bleibt aber völlig offen, welcher Anteil der Gewässer begangen wurde und ob es bei allen Gewässern etwa der gleiche Prozentanteil gewesen ist. Weiterhin bleibt im nebulösen, ob die begangenen Gewässerstrecken nach ihrer Erreichbarkeit oder ihrer Eignung als Amphibienlebensraum ausgewählt wurden (letzteres hätte wieder vorausgesetzt, dass man alle Gewässer mindestens einmal vollständig begeht!).
- Die gesamte Untersuchung ist nicht einmal für eine zuverlässige qualitative Erfassung der Bestände ausreichend. Trotzdem wird durch die Verwendung von an Artenzahlen und Individuenmengen orientierten Wertstufen eine wissenschaftlich unhaltbare Scheingenauigkeit vorgetäuscht.
- Vor dem Hintergrund der sehr lückenhaften und in weiten Teilen auf Vermutungen basierenden Untersuchung suggerieren auch die ermittelten Verbreitungskarten eine völlig unrealistische Genauigkeit.
- Auf Seite 10 der Unterlage 3.3 wird darauf hingewiesen, dass auf eine Zuordnung von Tagen und Gewässern bei der Darstellung der Temperatur und Witterung verzichtet wurde. Als Begründung wird die immense Datenlage herangezogen. Dies ist ein großes Versäumnis in der Darstellung. Mit dieser Unvollständigkeit der Darstellung verhindert man, dass Zusammenhänge zwischen ungünstiger Witterung und ungünstigen Untersuchungsergebnissen deutlich werden. Eine diesbezügliche Überprüfung der Methodenqualität wäre aber unbedingte Voraussetzung, wenn eine so von Vermutungen geprägte Untersuchung fachlich ernst genommen werden soll.

6.4.2 Mögliche Einflüsse von außen auf die Ergebnisse

Bei Untersuchungen, die als Grundlage für die Bewertung von Projekten dienen, muss die Vorgehensweise einzig an fachlichen Kriterien ausgerichtet werden. Wenn dagegen die Auswahl zu untersuchender Gewässer nach Voruntersuchung mit dem Auftraggeber abgesprochen worden sind (Unterlage 3.3, S.1, vorletzte Zeile), liegt die Vermutung nahe, dass hier auch nichtfachliche Kriterien in die Untersuchung eingeflossen sind. Für letzteres sprechen

- Der frühe Abbruch der Untersuchungen bereits im Juni, obwohl noch wochenlang über Larvenfänge Nachweise möglich gewesen wären.
- Die innerhalb weniger Wochen nach Abschluss der Untersuchungen erfolgte Erstellung des Textes.
- Die in weiten Teilen zu geringe Untersuchungsintensität.
- Untersuchungen zu Wanderbewegungen der Amphibien nur in FFH-Gebieten (Unterlage 3.3, S1)

Möglicherweise ist es ebenfalls auf nichtfachliche Kriterien bei der Untersuchung zurückzuführen, dass sich vermutlich die Untersuchungen in den FFH-Gebieten nicht an den entsprechenden vom Bundesamt vorgeschlagenen Untersuchungsmethoden ausgerichtet haben, denn das entsprechende Heft 42 der Angewandten Landschaftsökologie fehlt im Literaturverzeichnis.

Aufgrund der unzureichenden methodischen Vorgehensweise und der fehlenden Abschichtung „streng geschützt“, „Bedeutung der Art (national, regional usw.)“, „Gefährungsgrad“ usw. gilt in Anlehnung an das im Kap. 6.2 Geschriebene für die untersuchten Amphibien.

Die nicht ausreichende Berücksichtigung des rechtlichen Schutzstatutes bei der Auswahl der Arten und die unzureichenden methodischen Vorgehensweisen münden in eine ausgesprochen starke fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Lebensräume der Populationen insbesondere der streng und besonders geschützten Amphibienarten im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb schlicht falsch. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer erheblichen Fehlerquote, die die Rechtmäßigkeit ihrer Auswahl in Frage stellt!

6.5 Fehlerhafte Abschichtung bei der Auswahl und Bewertung der Vogelarten

„Für die Bewertung von Brutvogellebensräumen steht ein in Niedersachsen landesweit standardisiertes Verfahren zur Verfügung (WILMS et al. 1997), welches auch hier Anwendung findet. Es basiert auf dem Vorkommen und der Anzahl von Rote Liste-Arten in einer Fläche. Bei diesem Verfahren werden den Brutvogelarten entsprechend ihrer Häufigkeit in dem zu bewertenden Gebiet und ihrem Gefährungsgrad Punktwerte zugeordnet (vgl. Tab. 1-2). Die Summen der Punktwerte werden normiert. Anhand festgelegter Schwellenwerte erfolgtdamit eine Einstufung hinsichtlich lokaler, regionaler, landesweiter oder nationaler Bedeutung des Gebietes für die Brutvogelfauna. Als Bewertungsgrundlagen sollen derzeit die aktuellen Roten Listen des Landes Niedersachsen und Bremen, Stand 2002 (SÜDBECK & WENDT 2002) und der Bundesrepublik, Stand 2002 (BAUER et al. 2002) herangezogen werden,.....“ (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.). „Nicht in den Roten Listen, aber in Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführte Arten wie Schwarz- und Mittelspecht sowie Raufußkauz, finden in dieser Bewertung keine Berücksichtigung.“ (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.3).

Auch wenn der Vorhabensträger sich auf „Diese Vorgehensweise [gilt] als Übergangsregelung so lange, bis eine aktualisierte und an die einheitlichen IUCN-Kriterien angepasste Neufassung des Bewertungsverfahrens für Vogelbrutgebiete vorliegt, in dem dann auch weitere Faktoren wie die Verantwortung für Bestände und die EU-Vogelschutzrichtlinie berücksichtigt sein werden“, zurückzieht (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.), wird die Methode den Anforderungen der Gegenwart nicht angemessener. Sie genügt in keinsten Weise mehr den gesetzten Anforderungen der bundesdeutschen und europäischen Rechtsprechung (s. hierzu Gerichtsurteile in der

einschlägigen Fachliteratur hinsichtlich der Bedeutung der Anhang I Arten der VS-RL bezüglich ähnlicher Vorhaben wie das der „A39“).

Das gewählte Bewertungsverfahren von Wilms (1997) ist zwar gut durchdacht, aber durch die Rechtsprechung überholt und für das geplante Jahrhundertvorhaben „A39“ nicht mehr geeignet. Denn die unzureichende Berücksichtigung des rechtlichen Schutzstatutes bei der Auswahl der Vogelarten, ihre fehlende Klassifizierung und die gewählte methodische Abschichtung im Verfahren münden in eine fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Lebensräume der Populationen der Arten des Anhanges I der VS-RL im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb fehlerhaft. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer erheblichen Fehlerquote!

6.6 Methodische Mängel bei der Erhebung und Bewertung der Fauna

Die gewählten Methoden zur Bewertung der Fauna sind durchgehend methodisch unzureichend bzw. fachlich falsch. Die Ebenen der jeweils fünf Wertstufen, die in späteren Schritten jeweils für eine Variantenentscheidung gleichberechtigt nebeneinander gestellt und verglichen werden, stimmen nicht überein.

In besonderem Maße weicht die Bewertung der Brutvögel nach unten ab. Das kann auch nicht mit der Großflächigkeit der Vorhabensplanung und einer ungenügenden Differenzierung begründet werden. Entweder haben Flächen für verschiedene Tierartengruppen und Biotoptypen bei Anwendung gleicher Kriterien eine gleichrangige Bedeutung oder es werden bestimmte Artengruppen durch unterschiedliche Bewertungskriterien bevorzugt bzw. benachteiligt bewertet.

Die Biotoptypenbewertung bezieht sich auf die „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ (NMU & NLÖ 2003, Infodienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 4/2003). Beachtung findet aber, bis auf die Amphibien, diese Regelung bei der faunistischen Bewertung nicht.

So wird für Brutvögel wird folgende Zuordnung festgelegt:

- Wertstufe 5 **nationale** Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 4 **landesweite** Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 3 **regionale** Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 2 **lokale** Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 1 *geringe* Bedeutung als Brutvogellebensraum

Gelten müsste jedoch nach der oben zitierten Arbeitshilfe folgende Bewertung:

- Wertstufe 5 *Vogelbrutgebiete* **nationaler und landesweiter** Bedeutung
- Wertstufe 4 *Vogelbrutgebiete* **regionaler und lokaler** Bedeutung
- Wertstufe 3 *Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten oder allgemein hohe Tier- und Pflanzenartenzahlen*
- Wertstufe 2 *gefährdete Tier- und Pflanzenarten fehlen*
- Wertstufe 1 *anspruchsvolle Tier- oder Pflanzenarten kommen nicht vor*

Neben der Bewertung der Biotoptypen ist die Bewertung der Amphibienlebensräume exakt nach der „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ durchgeführt worden. Für die Artengruppe der Brutvögel eine vollkommen andere Bewertungsabstufung zu verwenden ist deshalb falsch, da dieses zu nicht vergleichbaren Ergebnissen und zu einer falschen Gesamtbewertung der durch das Vorhaben betroffenen Lebensräume führt.

Leitarten werden in den vorliegenden Untersuchungen auf Grund der gewählten Methoden ebenfalls nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. In der naturschutzfachlichen Praxis sollten sie bei einem zu planenden Jahrhundertbauwerk „A39“ besonders gewichtet werden, da sich über den Verlust –sei er auch nur partiell- ihres Lebensraumes ein allgemeiner Trend auch für andere Arten des jeweiligen Lebensraumes ableiten lässt. Beispielhaft sei der Schwarzspecht genannt, der nicht in den Roten Listen, aber im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführt wird, jedoch bei der Bewertung in der UVS keine Berücksichtigung findet.

Vor dem Hintergrund,

- dass die Erfassung der Brutvögel in den zuvor festgelegten Probeflächen nur einmal im Frühjahr 2005 erfolgte
- dass „.....die gewählte Methodik mit nur vier Begehungen [erfüllt] die Standards nach SÜDBECK et al. (2005) damit nicht....“ erfüllt waren, „weshalb eine „weichere“ Auslegung der Kriterien für die Wertung als Brutverdacht sinnvoll erscheint.“
- dass „Wertungen als Brutzeitfeststellungen oder als Durchzug [waren] aufgrund dieser Voraussetzungen etwas beliebig“ waren und
- dass „...im Zweifelsfall [wurde] auch die Eignung des Beobachtungsortes als Bruthabitat mit herangezogen“ wurde
- dass „Auch bei den halbquantitativ erfassten Arten [war] die Unterscheidung von Brutvögeln und Durchzüglern nicht immer sicher möglich war“ (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.1 erste Seite)

ist es absolut unverständlich und fehlerhaft, bis auf wenige Ausnahmen keine Leitarten für die Biotoptypen /Lebensräume bei der Untersuchung und der Bewertung der Lebensräume der Tierarten klassifizierend berücksichtigt zu haben.

Die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und die fehlende besondere Berücksichtigung einzelner Arten des Anhangs I der VS-RL sind grundsätzlich bei allen Methoden überhaupt nicht bis nicht hinreichend berücksichtigt. Es wurde versäumt, die streng geschützten Arten und die Vogelarten des Anhangs I der VS-RL, die relativ häufig im Untersuchungsgebiet vorkommen, ausreichend zu klassifizieren. Dieser Mangel ist eigentlich nicht erklärbar, da gerade die Rechtsprechung bei Verkehrsprojekten, aber auch bei anderen Vorhaben, die unzureichende Würdigung des Artenschutzrechtes in Verwaltungsverfahren verurteilt hat. Dem Vorhabensträger muß dieses eigentlich bekannt sein.

Festzuhalten bleibt: die vorkommenden streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und die Vogelarten des Anhangs I der VS-RL wurden nicht hinreichend beachtet. Damit konnte auch das gesetzliche Vermeidungsgebot für Eingriffe nicht ausreichend berücksichtigt werden. Selbst wenn man nach der Linienfestlegung im möglichen Planfeststellungsverfahren versuchte, die im nachhinein erkannten tatsächlichen Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu korrigieren, entspricht dieses Vorgehen nicht den Forderungen des Gesetzgebers. Nach der Maßnahmenkaskade ist innerhalb eines jeden aufeinander folgenden Planungsschrittes die anzuwendende Reihenfolge zuerst „Vermeiden/Minimieren“, dann „Ausgleichen“. Erst nach einer tatsächlich sachgerechten Prüfung des Punktes „Vermeiden“

kann eine Kompensation in Betracht kommen. Dies gilt besonders schwer, wenn die zu erwartenden Eingriffe auf streng geschützte Tiere wirken.

Hieraus folgt, dass die Bewertung der Varianten (s. Kap. 3.2) auf Grund nicht ausreichender und vergleichbarer angewandter Methoden in den Untersuchungen auf einer unzureichenden Arten- und Lebensraumbewertung in der UVS basiert. Die der bisherigen Planung zugrunde gelegten faunistischen Gutachten sind aufgrund mangelnder rechtlicher Berücksichtigung und mangelhafter Methodenkritik des Vorhabensträgers nur begrenzt aussagefähig. Die fehlende rechtliche Berücksichtigung findet sich auch nicht bei der Methodenwahl wieder (Kap. 6.2).

6.7 Betroffenheit von FFH-, potentiellen FFH- und IBA- Gebieten

Generell ist zu bemerken, dass die Trassenwahl zu bedeutenden Konflikten mit der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie führen wird. Aufgrund der „mit Gründen versehenen Stellungnahme“ der EU-Kommission vom 04.04.2006 wegen unzureichender Umsetzung von Vorschlagsgebieten gem. Art. 4 Abs. der Richtlinie 79/409/EWG (VS-RL) sowie aufgrund der „mit Gründen versehenen Stellungnahme“ der EU-Kommission vom 19.12.2005 wegen unzureichender Meldung von Vorschlagsgebieten gem. Art. 4 Abs. 1 der FFH-Richtlinie wird das Land Niedersachsen angemahnt, sowohl für eine Reihe von IBA- Gebieten als auch eine Reihe Lebensraumtypen des Anhangs I bzw. Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie zusätzliche Gebietsvorschläge für das Natura 2000 Netz zu unterbreiten.

Als mögliche Gebiete wären u.a im Untersuchungsraum zu nennen

- die Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich als IBA Gebiet
- *„im Mittel- und Ostkorridor im nördlichen Bereich [liegt] das wertvollste Amphibiengebiet des Untersuchungsraumes[.] ,..... das sich bei Altenmedingen bis weiter südlich von Oetzendorf entlang zieht“* (Unterlage 1, Raumanalyse, Kap. 4.3.4.4.2 folgende Seite). Hier kommen insgesamt 14 Amphibienarten vor (siehe Stellungnahme zum ROV von J. Plagge, Westersunderberg 1, 29599 Weste vom 12. Juni 2006)
- usw.

Die Durchführung einer vertiefenden FFH-Verträglichkeitsprüfung wäre u.a. vor allem wegen des IBA-Gebietes und der außergewöhnlichen Bedeutung des Lebensraumes für Amphibien im Ostkorridor unverzichtbar gewesen! Letztere Artengruppe wurde vermutlich selbst in den FFH-Gebieten nicht vertiefend nach den vom Bundesamt für Naturschutz vorgeschlagenen Methoden untersucht. Denn das entsprechende Methoden-Heft 42 der Angewandten Landschaftsökologie des Bundesamtes fehlt im Literaturverzeichnis.

Allein wegen etwaiger aus naturschutzfachlicher Sicht bislang unvollständiger Meldungen von Gebieten an die EU-Kommission darf sich hier kein verminderter Schutz für die entsprechenden Gebiete ergeben. Auch sind der Art.12 der FFH-RL und der Art. 4 der VR-RL sowie die entsprechenden europäischen und bundesdeutschen Rechtsprechungen zu beachten. Die FFH-Prüfungen berücksichtigen weder potentiell geeignete FFH-Gebiete und wichtige Gebietsverbindungen noch externe Beeinträchtigungsfaktoren auf bereits gemeldete Gebiete (vgl. EuGH-Urteil vom 10.01.2006).

6.8 Zerschneidungseffekte

Durch den Betrieb und die Unterhaltung von Verkehrswegen entstehen eine Vielzahl von schädlichen Stoffeinträgen und Reizen. Die Belastungen und Auswirkungen der Zerschneidung und Kammerung der Varianten fast ausschließlich nur in einer unmittelbaren Wirkzone jeweils links und rechts der Trasse zu berücksichtigen, erscheint grundsätzlich als zu unbeachtlich. Die alleinigen Untersuchungen zum Fischotter und zum Rotwild hinsichtlich der Barrierewirkung der Varianten auf diese Arten ist bei den negativen nachhaltigen Auswirkungen einer möglichen BAB A39 auf Populationen insbesondere der im Untersuchungsraum vorkommenden streng und besonders geschützten Arten zu wenig. Die Einbeziehung der Aktionsräume und Wechselbeziehungen weiterer betroffener Tierarten und die Auswirkung der einzelnen Varianten auf diese Arten, ist nachträglich zu untersuchen. Hier seien mögliche kumulierende Effekte des geplanten Eingriffes auf die Nahrungskette, die Brutpflege und das Revierverhalten genannt. Eine Betrachtung und Berücksichtigung der Etho-Ökologie weiterer ausgewählter Leitarten neben dem Otter und dem Hirschen wird in den ROV-Unterlagen vermisst!

7. Gewonnene Erkenntnis

Im Ordner 1 wird auf der Seite 30 unten festgestellt, dass es keine konfliktarmen Bereiche für eine Trassierung der A39 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 zumindest als „ungünstig“ eingestuft werden. Dieses ist aber nicht geschehen. Insofern beruhen die Wertungen insgesamt auf einer falschen Basis und sind als geschönt anzusehen. Ein Raumordnungsverfahren kann aufgrund fehlender Konfliktfreiheit auch das Ergebnis haben, dass das Projekt A39 insgesamt nicht umgesetzt werden kann!

Darüber hinaus ist die nach § 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG geforderte Sicherstellung der Grundversorgung mit Infrastruktur in den Regionen Deutschlands, so auch im Nordosten Niedersachsens, gewährleistet. Eine Autobahntrassierung wird deshalb vor dem Hintergrund der genannten hohen Raumwiderstände und vor der nicht mehr notwendigen infrastrukturellen Anbindung Nord-Ost-Niedersachsens an ein überregionales Straßennetz vom LBU abgelehnt! Die Planung der A39 ist obsolet.

Der LBU behält sich in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung auch aufgrund Einwendungen Dritter sowie das Einbringen weiterer Einwände vor.

Rohstorf, den 17. Juli 2006-07-17

G. Schäfers