

Volker Constien
Gumbinner Straße 8a
21337 Lüneburg

An die
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Dezernat 41 Planfeststellung
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Lüneburg, 07. Juli 2022

Betr.: Zweites Planänderungsverfahren A39 Abschnitt 1 – Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1 der Autobahn 39 Lüneburg-Wolfsburg wurden die geänderten Planunterlagen vom 18.5.2022 bis 17.6.2022 öffentlich ausgelegt. Gegen diese Planungen sowie gegen die A39 insgesamt erhebe ich Einwendungen.

Als umweltbewusster Bürger bin ich persönlich betroffen, da das Projekt Menschen und Umwelt in nicht akzeptablem Ausmaß schädigt. Ich bin außerdem betroffen als Nutzer der Lüneburger Ostumgehung, deren Nutzen als Entlastungsstraße für den innerstädtischen Verkehr während der Baumaßnahmen erheblich eingeschränkt sein wird. Auch nach der Fertigstellung wird der Nutzen der Trasse für den innerstädtischen Verkehr aufgrund des erwarteten höheren Verkehrsaufkommens geringer sein als bisher. Auch der Verkehr auf der Erbstorfer Landstraße, die ich ebenfalls nutze, wird insbesondere während der Bauphase besonders zu Stoßzeiten problematisch. Auch nach Fertigstellung der A39 wird auf der Erbstorfer Landstraße Zubringerstraße ein höheres Verkehrsaufkommen erwartet.

Morgens zwischen 7:30 und 8:00 Uhr ist die Erbstorfer Landstraße zu einer Stoßzeit des Berufsverkehrs gleichzeitig der Schulweg vieler Kinder, diesen Punkt führe ich hier stellvertretend für diejenigen Eltern an, deren Kinder während der Bauphase und nach Fertigstellung des Abschnitts 1 der A39 auf die Erbstorfer Landstraße als Schulweg haben werden.

Hinzu kommt meine Betroffenheit als Angestellter der Körber Pharma Software GmbH, deren (gemietete) Gebäude im Blatt 5 des Lageplans unvollständig eingezeichnet sind (leere Flurstücke 29/119 bis 29/124) und deren Betrachtung in der Immissions-Untersuchung zum Lärmschutz fehlt. Auf den etwas älteren Satellitenbildern der Fauna-Kartierungen sind die neueren Gebäude bereits teilweise sichtbar.

Falls meine Betroffenheit in einzelnen Einwendungen nicht gegeben erscheint und jemand, der bezüglich dieser Einwendungen offensichtlich stärker betroffen ist, diese zwar nicht in seinem Einwendungsschreiben aufführt, sich aber meinen Einwendungen anschließt, sind diese Einwendungen zu berücksichtigen. Diese Anmerkung gilt ebenfalls für jeden, der sich meinen Einwendungen anschließt.

Die im Planfeststellungsverfahren 2012 und im ersten Planänderungsverfahren 2017 eingereichten Einwendungen behalten ihre Gültigkeit, auch wenn die Dokumente, auf die sie sich bezogen, inzwischen durch neue Dokumente ersetzt wurden. Die bereits 2012 oder 2017 eingereichten und hier bezüglich neuer Dokumente erneut eingereichten Einwendungen sind erneut zu behandeln. Es ist nicht ausreichend, auf die Behandlung in einem der

vorangegangenen Verfahren zu verweisen, denn die Einwendung könnte aus dem Grund wiederholt worden sein, dass die dortige Behandlung als nicht ausreichend angesehen wurde.

Die Erörterung im ersten Planänderungsverfahren 2017 wurde 2020 aufgrund der Covid-19-Pandemie durch eine „Online-Konsultation“ genannte weitere schriftliche Eingabemöglichkeit mit einmaliger Erwiderung ersetzt. Die Einwendungen aus diesem Verfahren konnten somit nicht ausreichend erörtert werden. Da im aktuellen Teilverfahren (Zweites Planänderungsverfahren) laut Bekanntmachung ausschließlich auf die nun ausgelegten Planunterlagen eingegangen werden darf, verbleiben viele Punkte aus der ersten Planänderung nicht abschließend und nicht ausreichend erörtert. Das Verfahren sieht bisher keine Möglichkeit vor, auf die nicht oder unzureichend entgegnet gebliebenen Punkte hinzuweisen und es besteht die Gefahr, dass in einem späteren Gerichtsverfahren genau diese Punkte übersehen oder als ausreichend und abschließend entgegnet angesehen werden.

Es ist kein Grund erkennbar, warum im ersten Planänderungsverfahren die Planung mit derartiger Dringlichkeit vorangetrieben werden musste, dass eine Erörterung nicht nach der Pandemie hätte stattfinden können. Da die A39 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan nicht mit höchster Priorität "Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung" eingetragen ist, ist diese Vorgehensweise nicht nachvollziehbar. Sind bereits alle Engpässe beseitigt, so dass die Planung von Projekten in der zweithöchsten Kategorie nun zwingend vorangetrieben werden muss? Auch in dieser Kategorie gibt es sicher wichtigere Projekte als die A39, deren verkehrlicher Bedarf und deren Wirtschaftlichkeit von Anfang an nicht gegeben war.

Außerdem ist unverständlich, warum sich die Online-Konsultation auf eine einmalige schriftliche Eingabe und eine einmalige Erwiderung beschränkt hat. Reaktionen auf Beiträge anderer Teilnehmenden, Rückfragen oder Ergänzungen sind unmöglich, es kann sich keine Diskussion ergeben. Schließlich hätte es mit den 2020 vorhandenen technischen Gegebenheiten auch die Möglichkeit einer Online-Konferenz gegeben, aber auch dabei hätte sich die Frage gestellt, ob man nicht die Pandemie hätte abwarten können, weil die A39 im BVWP nicht für die vordringliche Engpassbeseitigung gelistet ist.

Ich beantrage, die Erörterung im ersten Planänderungsverfahren zu Ende zu führen.

Bei der Online-Konsultation war nicht zu erfahren, ob die Eingabe angekommen ist. Die Bitte nach einer Eingangsbestätigung blieb unbeantwortet, ebenso ein nachgeschicktes Fax mit derselben Bitte.

Ich schließe mich allen Einwendungen an, die sich auf das Raumordnungsverfahren, die Landesplanerische Feststellung sowie die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 beziehen.

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

Ich beantrage, die Planungsarbeiten einzustellen.

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

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

Außerdem beantrage ich, dass auf eine Erörterung nicht verzichtet wird (§ 17a Nr.5 FStrG) und dass alle Erörterungen (auch die mit der Stadt Lüneburg und sämtlichen Trägern öffentlicher Belange sowie Naturschutzverbänden) öffentlich durchgeführt werden.

Bitte teilen Sie mir die Ergebnisse sowie die Begründungen Ihrer Entscheidungen über meine Einwendungen mit.

Mit freundlichen Grüßen,

Volker Constien

1 Bedarf

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.1: Aus der Beschreibung könnte man verstehen, dass sich Landes- und Bundesverkehrsminister auf die von der VUNO 1995 und 2002 empfohlene Variante verständigt hätten. Dies ist jedoch nicht der Fall, sondern sie haben sich entgegen den Ergebnissen der VUNO auf die "Hosenträgerlösung" verständigt. Die Ergebnisse der VUNO wurden also ignoriert und nun wird aus politischen Gründen eine Autobahn von Lüneburg nach Wolfsburg geplant, die in der VUNO als nicht notwendig erachtet wurde.

In der Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens (Erläuterungsbericht, Anlage 1, Abschnitt 4.2.1) und in der Erwiderung zu Punkt 55 der Online-Konsultation wird sogar behauptet, die Entscheidung für die „Hosenträgerlösung“ sei auf der Grundlage der Ergebnisse der VUNO gefallen, das ist falsch (siehe oben).

Die Aktion Lebensberg hat bereits in der Einleitung ihrer Einwendung zum Raumordnungsverfahren 2006 diesen Sachverhalt ausführlich beschrieben:

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Einwand_A39_Lebensberg.pdf

Fehler im Raumordnungsverfahren können im Planfeststellungsverfahren nicht korrigiert werden, weil das Planfeststellungsverfahren auf dem fehlerhaften Ergebnis des Raumordnungsverfahrens basiert. Ein korrektes (auf wissenschaftlichen Untersuchungen statt auf Lobby-gesteuertem politischen Willen basierendes) Raumordnungsverfahren hätte nicht die landesplanerisch festgestellte Vorzugstrasse ergeben.

Eine heutige Betrachtung der aktuellen Gegebenheiten (A14, ausgebaute B4, Klimakatastrophe, Verkehrswende) muss zu dem Schluss führen, dass eine Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg nicht notwendig, sogar kontraproduktiv ist und sehr viel mehr schadet als nützt.

Ich beantrage, die Planungsarbeiten abzubrechen.

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.1: Nachdem die Bundesrepublik Deutschland 2015 das Pariser Klimaschutzabkommen unterzeichnet hat, wurde 2016 der Bundesverkehrswegeplan 2030 verabschiedet, der die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens nicht berücksichtigt.

Am 24.03.2021 urteilte das Bundesverfassungsgericht, dass nicht einer Generation zugestanden werden dürfe, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO₂-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben umfassenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde (<https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>).

Laut eines vom BUND nach diesem Urteil in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens (<https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/bund-rechtsgutachten-bundesverkehrswegeplan-ist-verfassungswidrig-neue-bundesregierung-muss-fernstrassenbau-sofort-stoppen>) erfüllen sowohl der Fernstraßenbedarfsplan (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 23.12.2016) als auch der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 die EU-rechtlichen Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung nicht. Der BVWP 2030 ist weder mit dem Ziel der Klimaneutralität noch mit Artikel 20a des Grundgesetzes vereinbar: „Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“

Somit entfällt der bisher angeführte „gesetzlich festgestellte Bedarf“ als Bedarfsbegründung für die A39.

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.1, Bildung von Planungskorridoren durch Verbindung relativ konfliktarmer Bereiche: Trotzdem ist es nicht gelungen, einen möglichst großen Abstand zum dicht besiedelten Lüneburger Stadtgebiet einzuhalten. Was hier auf Grundlage der vorhabenspezifischen Trassierungsparameter versucht wurde, führte letztendlich gerade im Lüneburger Stadtgebiet zur Unterschreitung zahlreicher vorhabenspezifischer Trassierungsparameter.

Der frühe (anscheinend planungstechnisch unumkehrbare) Ausschluss scheinbar ungünstigerer Varianten führte in eine "Planungs-Sackgasse": Trotz gravierender Probleme im Bereich des Stadtgebietes muss nun unbedingt an dieser Stelle weiter geplant werden.

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.3: siehe Einwendungen im Raumordnungsverfahren, die unzureichend abgearbeitet wurden.

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.3, Seite 19/20: Die A39-"Vorzugslinie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen" ist immer noch so ungünstig, dass bereits im Abschnitt 1 der A39 mehrere artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegen (vergl. Erläuterungsbericht Abschnitt 2.6, Seite 31, Anmerkungen dazu siehe [10 Naturschutz])

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.4.1: siehe Einwendungen zum Raumordnungsverfahren und Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung.

Positive wirtschaftliche Auswirkungen eines Autobahn-Neubaus sind wissenschaftlich längst widerlegt, die negativen Umweltauswirkungen überwiegen sehr deutlich.

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.4.2: Seite 24: Die Verkehrswende ist mittlerweile auch in weiten Teilen der Politik Konsens. Diese Tatsache ist bisher in keine der Verkehrsprognosen eingeflossen. Es ist davon auszugehen, dass die prognostizierten Verkehrszahlen nicht eintreten werden und dass die Aussage, bis zum Jahr 2030 sei mit einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen, falsch ist. Das aus heutiger Expertensicht notwendige Mittel zur Entlastung bestehender Straßen ist nicht der Bau neuer Straßen, sondern die Reduzierung des Straßenverkehrs. Insofern ist die Begründung eines Straßen-Neubaus mit hohen (prognostizierten oder realen) Verkehrszahlen ohnehin hinfällig.

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.4.3: Im untergeordneten Netz kann es hin und wieder einige wenige Unfallschwerpunkte geben, notwendige Anpassungen der Verkehrsregelung können punktuell erfolgen. Eine neue Autobahn ist dafür sicher nicht erforderlich, sie würde außerdem zusätzlichen Verkehr im untergeordneten Netz induzieren.

Die Unterschreitungen von RAA-Entwurfsparemtern werden als Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beschrieben. Sie sind jedoch der Tatsache geschuldet, dass hier eine Autobahn auf einer dafür ungeeigneten Trasse geplant wird, was im Raumordnungsverfahren ignoriert wurde (siehe Einwendungen zum Raumordnungsverfahren und Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung)

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.5: Von der Konzentration von Lärm und Schadstoffen auf die A39 profitieren zwar die umliegenden Ortschaften, aber nicht die Stadt Lüneburg. Aufgrund der dichteren Besiedelung sind mehr Menschen betroffen. Auch der geplante Lärmschutztunnel in Moorfeld schützt nur die Straßen in direkter Nachbarschaft, die Schadstoffe konzentrieren sich an den Ausgängen.

Aus hohen aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrszahlen die Notwendigkeit des Baus zusätzlicher Straßen zu begründen ist überholt. Zusätzliche Straßen induzieren zusätzlichen Verkehr, was den Zielen der Verkehrswende entgegensteht.

Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses müssen die Klimafolgekosten berücksichtigt werden. Die notwendige Verkehrswende ist durch die geänderten politischen Verhältnisse wahrscheinlicher geworden, auch dies müsste in den Verkehrsprognosen, die der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zugrunde liegen, berücksichtigt werden.

Selbst wenn sich dann immer noch ein NKV größer 1 ergäbe, überwiegt eindeutig das öffentliche Interesse der Minimierung zusätzlicher Flächenversiegelungen. Die gesetzlich gegebene Möglichkeit, Flächenversiegelungen mit der Aufwertung unversiegelter Flächen (in größerer Entfernung) auszugleichen, muss ersetzt werden durch die Pflicht, an anderer Stelle versiegelte Flächen gleicher Größe zu entsiegeln, damit die für Umwelt und Klima schädlichen Versiegelungen nicht noch weiter zunehmen.

Warum die Planungsgesellschaft ausgerechnet jetzt die Autobahn-Planungen massiv vorantreibt, während im Bundesverkehrsministerium die gesetzlich vorgesehene Bedarfsplanüberprüfung läuft, ist völlig unverständlich. Ich beantrage, die Planungsarbeiten einzustellen, bis die Bedarfsplanüberprüfung abgeschlossen ist. Die Antwort in Punkt 64 der Online-Konsultation nennt zwar den trotz der Bedarfsplanüberprüfung weiterhin bestehenden gesetzlichen Planungsauftrag, aber vor dem Hintergrund einer möglichen Streichung von Neubau-Projekten sollte man zur Zeit eher Arbeit in Erhaltungsmaßnahmen investieren.

1.1 Naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.3: Die A39-Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ist immer noch deutlich ungünstiger als der ebenfalls zum BVWP 2030 durch das Land Niedersachsen eingereichte Vorschlag des bedarfsgerechten Ausbaus der B4 mit Ortsumgehungen. Als bedarfsgerecht ist ein dreistreifiger Querschnitt mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten anzusehen. Südlich der Abzweigung der B191 werden auf der B4 im Prognosenullfall für 2030 unter 9000 KFZ/24h vorausgesagt. Auch die 14000 bis 19000 KFZ/24h zwischen Melbeck und der Abzweigung der B191 rechtfertigen keinen Autobahnbau. Die in der Online-Konsultation unter Punkt 48 wird der 2+1-Ausbau der B4 als dem gesetzlichen Planungsauftrag nicht gerecht werdend bezeichnet. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag, der während des Raumordnungsverfahrens bestand, hätte jedoch die Betrachtung dieser Variante erfordert.

Erläuterungsbericht, Anlage 1, Abschnitt 4.2.3: Als Gegenargument zum B4-Ausbau wird die Naturschutz-Problematik angeführt und dass 20 km komplett neu trassiert werden müssten, diese 20 km neue Trasse sind aber schmaler und nur ein Fünftel so lang wie die A39 und somit aus Naturschutz-Sicht deutlich günstiger. Die Naturschutz-Problematik bei der Umgehung von Melbeck ist sicher geringer als die A39-Problematik bezüglich FFH- und Vogelschutzgebieten in den Abschnitten 2 und 3. Die Kosten einer bedarfsgerechten B4-Variante sind deutlich geringer als die Kosten der A39, das NKV deutlich günstiger.

Das Hauptargument, mit dem die A39 im BVWP 2030 den Vorzug vor dem B4-Ausbau bekommen hat, ist die größere verkehrliche Leistungsfähigkeit, die allerdings über den Bedarf hinausgeht. Somit ist der Vorzug der A39 gegenüber dem B4-Ausbau nicht gerechtfertigt.

Bereits heute ist der Bereich Lüneburg-Nord bis Melbeck durchgängig vierspurig, Uelzen und Kirchweyhe haben bereits dreispurige Umgehungsstraßen mit wechselseitiger Überholmöglichkeit, ebenso ist die Strecke zwischen Tätendorf-Eppensen und Kirchweyhe bereits dreispurig ausgebaut.

Ich widerspreche der Schlussfolgerung (im vorletzten Absatz), alle Umweltrisiken seien beherrschbar. Ein Vergleich zu den Umweltrisiken eines bedarfsgerechten (2+1) Ausbaus der B4 zeigt, dass Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten in deutlich geringerem Umfang möglich sind. Dieser Vergleich hätte bereits in der Strategischen Umweltprüfung durchgeführt werden müssen. Es ist zu klären, ob deshalb nicht bereits als Ergebnis der Strategischen Umweltprüfung die gesamte Planung der A39 hätte gestoppt werden müssen. Auch die Antwort auf Punkt 48 der Online-Konsultation ist in diesem Hinblick nicht akzeptabel, hier muss das Klimaschutz-Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (siehe oben) Vorrang haben.

1.2 Lückenschluss

21.6 Umleitungskonzept: Im Text des Umleitungskonzepts wird mehrfach das Wort „Lückenschluss“ verwendet. Damit wird suggeriert, eine Lücke im Bundesautobahnnetz zwischen Lüneburg und Wolfsburg müsse geschlossen werden. Dazu ist festzuhalten, dass es sich nicht um einen Lückenschluss handelt. Auch die 2010 erfolgte Umbenennung der A250 in A39 ändert nichts am Abstand der Städte Lüneburg und Wolfsburg. Es handelt sich um eine komplett neue Autobahn und nicht um den Weiterbau einer angefangenen, durch eine Lücke unterbrochenen Autobahn. Die frühere A250 wurde schließlich als Anbindung der Stadt Lüneburg an Hamburg gebaut und nicht als Beginn einer Anbindung der Stadt Wolfsburg an Hamburg. Die rein populistische Umbenennungs-Maßnahme war eine Verschwendung von Steuergeld.

1.3 Wirtschaftlichkeit

Die ursprünglich geschätzten Baukosten von 437 Mio. € haben sich immer weiter erhöht, selbst die zuletzt (2019) angegebenen Kosten von 1,56 Mrd. € sind nicht mehr realistisch.

Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde von davon ausgegangen, dass auch eine Querverbindung zur A14 (die B190n) gebaut würde. Da die B190n jedoch nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist, hat sie bis 2030 keine Chance auf Realisierung. Dies wird bei der Beschreibung des Bauvorhabens (Erläuterungsbericht, Seite 11) nicht ausreichend deutlich beschrieben. Somit kann der für die A39 zusammen mit der B190n ermittelte Nutzen nicht eintreten.

Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses muss davon ausgegangen werden, dass die A 14 im Jahr 2030 komplett realisiert sein wird, zuletzt sind Naturschützer im Abschnitt Seehausen mit ihrer Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht gescheitert. Mit der Existenz der A14 ist der Nutzen der A39 deutlich niedriger.

Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses muss davon ausgegangen werden, dass der Ausbau der B4 mit Ortsumgehungen und wechselseitiger Überholspur komplett realisiert ist. Mit der ausgebauten B4 ist der Nutzen der A39 deutlich niedriger.

Zusammen mit der in den Verkehrsprognosen zu berücksichtigenden Verkehrswende (Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene) verringert sich der Nutzen der A39 erheblich.

Punkt 54 der Online-Konsultation: Seit der letzten Bestimmung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sind die Kosten für Material und Bauausführung weiter gestiegen und die Klimafolge-Kosten waren nicht enthalten.

Punkt 60 der Online-Konsultation: Statt den nachhaltigen Einfluss der Corona-Krise auf den beruflichen Personenverkehr als „nur Spekulation“ zu bezeichnen sollte eher die Methodik der bisherigen Verkehrsprognosen hinterfragt werden, die für die Zukunft immer mehr Verkehr voraussagen, einfach weil es in der Vergangenheit aufgrund von Straßenbau zu Verkehrswachstum gekommen ist. Die Wirtschaftskrise 2008/2009 hat gezeigt, dass es nicht immer so weitergeht und auch danach haben sich Prognosen nicht bestätigt. Eine Verkehrswende zu prognostizieren, weil sie wissenschaftlicher Konsens ist und sich politisch kaum noch verhindern lässt, also ein aus heutiger Sicht durchaus realistisches Zukunftsszenario, ist mit der bisherigen Prognose-Methode nicht darstellbar.

In der Erwiderung zu Punkt 50 der Online-Konsultation wird auf die Wirtschaftskrise 2008/2009 verwiesen mit dem Hinweis, dass zukünftig mit deutlich wachsenden Umschlägen im Hamburger Hafen zu rechnen sei. Die Stagnation des Hamburger Hafens schon vor Corona beruhte auf der Krise der Globalisierung und der relativ stärkeren Position konkurrierender Häfen wie Rotterdam, Antwerpen und auch des Mittelmeerhafens Piräus (für die bisherigen Zielgebiete des Hamburger Hafens in Südosteuropa). Auch eine Kooperation des Hamburger Hafens mit den anderen deutschen Nordsee- und Tiefwasserhäfen mindert die Relevanz der Hamburger Hafen-Hinterlandverkehre deutlich, so dass diese nicht als Funktion der geplanten A39 bezeichnet werden können.

Das Ziel der Bundesregierung ist mittlerweile ein Bahn-Ausbau zur Steigerung der Leistungsfähigkeit auch zur Aufnahme von Güterverkehr. Zielführend wäre eine Umverteilung der Finanzmittel in Richtung Bahn und Verzicht auf die A39. Die Behauptung, neben der A7, der B4 (diese fehlt in der Behauptung), und der A14 habe die A39 als weitere Straße in Nord-Süd-Richtung ihre Berechtigung, stützt sich auf die Bewertungsmodule zur Aufstellung des BVWP 2030. Dort wurden aber der Klimaschutz und die notwendige Verkehrswende nicht ausreichend berücksichtigt. Die Erwiderung verweist auf ein BVerwG-Urteil vom 12.03.2008, dieses bezieht sich auf die A44 im BVWP 2003, für die A39 bestand jedoch ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag. An dieser Stelle sei nochmals verwiesen auf das Klimaschutz-Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (siehe oben) und das Rechtsgutachten des BUND (siehe oben).

Ich beantrage die Planungen einzustellen bis das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A39 realistisch (inklusive Klimafolge-Kosten und Preissteigerungen) ermittelt wurde.

2 Entwurfparameter

Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.3.3, Übersichtspläne, Lagepläne: Die Einwendungen im ersten Planänderungsverfahren wurden nicht ausreichend erörtert. Die Antwort der Online-Konsultation erklärt, einzelne Abweichungen würden noch nicht zu einer Änderung der Entwurfsklasse führen. Im Abschnitt 1 im Bereich Ostumgehung ergibt sich in der Summe (dichte Abfolge von Anschlussstellen, Fahrspurenbreite nur 3,50 m statt 3,75 m, enger Kurvenradius mit Geschwindigkeitsbeschränkung, dies alles ausgerechnet in dem Bereich mit dem höchsten prognostizierten Verkehrsaufkommen) aber der Charakter einer Stadtautobahn oder autobahnähnlicher Straße (Entwurfsklasse 2), für die kein gesetzlicher Planungsauftrag besteht. Die bisherigen Entgegnungen der Planungsbehörde ändern daran nichts. Von der jetzt zuständigen Planungsgesellschaft gibt es dazu noch keine Stellungnahme.

Ich beantrage die Planung sofort einzustellen, hilfsweise ein neues Raumordnungsverfahren unter Berücksichtigung der durch die Entwurfparameter der RAA erhöhten Raumwiderstände auf der Ostumgehung durchzuführen.

Falls auch dies nicht in Betracht kommt, beantrage ich eine Auflage, dass auch im Abschnitt 1 jedenfalls nicht derartig vom gesetzlichen Planungsauftrag abgewichen werden darf, dass sich der Charakter einer Stadtautobahn ergibt.

Die A39 ist gemäß RIN in Kategorie AS mit Verbindungsfunktion 0 (kontinental) eingestuft.

Gemäß RAA erfolgt aufgrund der Kategorie AS 0 eine Einstufung in die Entwurfskategorie EKA 1A. Eine der EKA 1A entsprechende Autobahn kann nicht über die Lüneburger Ostumgehung geplant werden, weil alle Anschlussstellen für den innerstädtischen Verkehr benötigt werden. Da die sich aus einer anderen Streckenführung ergebenden Naturschutz-Problematiken nicht zu bewältigen sind, muss auf einen Autobahnbau verzichtet werden.

3 Abschnittsweise Planfeststellung

Erläuterungsbericht, Anlage 1 (Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens): Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum A14-Abschnitt Seehausen hat gezeigt, dass bei bereits geschaffenen Fakten durch Bau oder Planfeststellung in anderen Abschnitten eher für als gegen den Bau weiterer Abschnitte geurteilt wird.

Die positive Vorausschau auf das Gesamt-Projekt ist zweifelhaft: In den Folgeabschnitten bestehen erhebliche naturschutzrechtliche Probleme, die nicht einfach „abgearbeitet“ werden dürfen, indem für alle verbleibenden Verletzungen eine „Ausnahme“ aufgrund des Überwiegens angeblich zwingender Gründe des öffentlichen Interesses am Bau der Autobahn gestattet wird. Neben dem öffentlichen Interesse am Erhalt der Schutzgüter ist nach dem Klimaschutz-Urteil des Bundesverfassungsgerichts (siehe oben) als überwiegendes öffentliches Interesse anzusehen, nachfolgenden Generationen keine "Klima-Schulden" durch zusätzliche Flächenversiegelungen zu hinterlassen. Die Schwere und die Vielzahl der Verletzungen sind in der Summe nicht tragbar. Die Naturschutz-Verletzungen müssen in ihrer Gesamtheit zusammen mit dem öffentlichen Interesse am Klimaschutz als unüberwindbares Hindernis

gesehen werden, so dass sich keine positive Vorausschau auf die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens darstellen lässt.

Daher beantrage ich, den Plan für Abschnitt 1 nicht festzustellen.

Erläuterungsbericht, Abschnitt 8: Dass jeder Abschnitt eine eigene Verkehrsfunktion besitzt, ist nicht ausreichend. Die Verkehrswirkung der einzelnen Abschnitte ist so gering, dass der Bau eines einzelnen Abschnittes angesichts der entstehenden Schäden nicht zu rechtfertigen ist.

4 Umstufungskonzept für nachgelagerte Straßen

Die im Erläuterungsbericht auf Seite 14 erwähnte Unterlage 12 mit dem Umstufungskonzept ist nicht Bestandteil der Unterlagen im zweiten Planänderungsverfahren, wurde also nicht geändert. Es fehlen Untersuchungen zur Attraktivität der heutigen B4 (die nach dem Bau der A39 zur Landesstraße heruntergestuft werden soll) für Schwerlastverkehr als Mautausweichstrecke. In der Erwiderung zu Punkt 193 der Online-Konsultation wurde angeführt, die Strecke sei aufgrund vieler Ortsdurchfahrten unattraktiv für den großräumigen Verkehr. Diese Aussage ist zweifelhaft, denn die Straße ist teilweise drei- oder vierspurig ausgebaut und heute trotz Mautpflicht stark von LKW-Verkehr belastet. Nach Fertigstellung der A39 kann je nach Fahrziel die Ersparnis der Maut attraktiver sein als ein mehr oder weniger kleiner Zeitgewinn durch Nutzung der A39. Um Maut-Ausweichverkehr zu vermeiden ist die bestehende B4 mit intelligenten Mautpflicht- und Verkehrsschilderregelungen zu versehen; die Einhaltung dieser Regeln ist zu kontrollieren.

5 Verkehrsuntersuchung

21.1 Verkehrsuntersuchung: Den Einwendungen aus früheren Öffentlichkeitsbeteiligungen wurde nicht ausreichend und angemessen entgegen, die Einwendungen gelten weiterhin.

Die Verflechtungsprognose stammt aus dem Jahr 2014 und basiert auf den Verkehrszahlen von 2010. Es ist verständlich, dass man eine Rahmenplanung im Jahr 2014 mit Zahlen von 2010 vorgenommen hat. Aber für ein konkretes Infrastrukturprojekt ist es inakzeptabel, auch im Jahr 2022 noch mit Basiswerten aus dem Jahr 2010 zu arbeiten, zumal die relevanten Verkehre sich in der Zwischenzeit völlig anders entwickelt haben, als 2014 vermutet.

6 Raumordnungsverfahren

Erläuterungsbericht, Abschnitt 3.2: Das Siedlungsgebiet Lüneburg hätte, wie bereits in früheren Einwendung gefordert, aufgrund des sehr hohen Raumwiderstands von vornherein aus dem Suchraum ausgeklammert werden müssen.

Eine Prüfung des bedarfsgerechten Ausbaus der B4 (als Bundesstraße, nicht als Autobahn) hat im ROV völlig unzureichend stattgefunden. Hier wurde an Stelle eines dreispurigen Ausbaus der vorhandenen B4 mit Ortsumgehungen eine komplett neue, vierspurige Trasse betrachtet.

Die dreispurige Variante hätte aufgrund des im damaligen Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags als Alternative zu einer Fernautobahn mit der Verbindungsstufe 0 betrachtet werden müssen.

Aus heutiger Sicht, mit Berücksichtigung der politisch gewollten Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc., mit komplett sechsspuriger A7 und im Bau befindlicher A14 ist zwischen diesen beiden Autobahnen eine über einen dreispurigen Ausbau der B4 hinausgehende Planung nicht zu rechtfertigen.

Der in Abschnitt 3.2.2 des Erläuterungsberichts aufgeführte Variantenvergleich GP2-5 weist andere Bewertungen der Schutzgüter auf, als der Vergleich derselben Varianten im Raumordnungsverfahren und kommt zu einem unterschiedlichen Ergebnis. Dies ist Aufgrund politischen Drucks geschehen und zeigt, wie willkürlich die Bewertungsmethodik ist.

Für die Variantenvergleiche im Raumordnungsverfahren wurden relative Bewertungsmaßstäbe angelegt (ausgerichtet am Durchschnitt aller Varianten), so dass eine starke Beeinträchtigung der Schutzgüter nicht sichtbar wird. Eine realistische Betrachtung der absoluten Beeinträchtigung der Schutzgüter hätte ergeben können, dass keine der A39-Varianten gebaut werden sollte.

Höhere Kosten einer längeren Variante führten fast immer zur Auswahl der kürzeren Variante. Es ist unklar, wie die Gewichtung zwischen Kosten und Schutzgütern zustande gekommen ist. Die höheren Kosten Ostumgehungs-Variante durch den Lärmschutz-Tunnel wurden in den Variantenvergleichen des Raumordnungsverfahrens noch nicht gesehen.

In den Variantenvergleichen wurde einer Variante mit einer starken Beeinträchtigung eines Schutzgutes gegenüber einer Variante mit einer sehr starken Beeinträchtigung dieses Schutzgutes der Vorzug gegeben. Das ist grundsätzlich korrekt, aber die Möglichkeit, auch die Vorzugsvariante aufgrund starker Beeinträchtigung von Schutzgütern (absolut, nicht relativ im Vergleich zu anderen Varianten) als nicht realisierungswürdig zu erachten, wurde nicht in Betracht gezogen.

Es sei hiermit nochmals ausdrücklich verwiesen auf die Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung, die der damaligen Planungsbehörde seit Juni 2008 vorgelegen haben und verfügbar sind unter

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/A39_analyse_landespl_festst.pdf

6.1 Nichteinhaltung RAA

Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.3.3: Die Einwendungen im ersten Planänderungsverfahren wurden nicht ausreichend erörtert, siehe auch [2 Entwurfparameter]. Bereits im Raumordnungsverfahren hätte berücksichtigt werden müssen, dass die RAA auf dieser Trasse nicht eingehalten werden können. Diese Tatsache hätte dazu führen müssen, dass auf der Ostumgehung keine Autobahn geplant wird.

7 Verkehrsqualität

Siehe auch [2 Entwurfparameter] und [6.1 Nichteinhaltung RAA].

Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.1.2: Für den Planungsabschnitt 1 der A39 und für mindestens einen Knotenpunkt auf der B216 wird eine Qualitätsstufe D des Verkehrsablaufs vorausgesagt. Diese wird einerseits als ausreichend bezeichnet, andererseits wird beschrieben, dass die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer deutlich beeinträchtigt und dass die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer beträchtlich sind.

Auf der B216 sind auf dem Weg von Lüneburg sowohl in Richtung Bleckede als auch in Richtung Barendorf mehr Ampeln geplant als heute vorhanden sind. Dies sorgt für schlechteren Verkehrsfluss und verlängerte Wartezeiten.

05 Lageplan Blatt 07: Auf der B4 von Süden kommend, erfolgt für die Einfädelung auf die A39 eine Reduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen. Dies ist eine Verschlechterung des heutigen Zustands. Die B4 wird weiterhin als Lüneburger Ostumgehung genutzt, hier könnte die Reduzierung auf einen Fahrstreifen in Stoßzeiten zu Staubbildung führen.

Hätte man die A39 länger auf der B4-Trasse geplant und wäre nicht bereits im Bereich der B216 abgezweigt, hätten Probleme mit der Verkehrsqualität reduziert werden können, weil dann die Abzweigung in einem Bereich mit geringerer Verkehrsstärke auf der B4 erfolgt wäre.

Ich beantrage jede die Verkehrsqualität betreffende Verschlechterung des heutigen Zustands auszuschließen.

8 Umleitungskonzept

(21.6 Umleitungskonzept)

Ein Umleitungskonzept war lange gefordert und wurde nun erstmalig vorgelegt. Es zeigt, dass die Problematik, mit der die Stadt Lüneburg seit der Verkehrsfreigabe der Ostumgehung 1980 im Fall von Sperrungen auf dieser Strecke konfrontiert ist, in vielen Fällen weiterhin nur sehr unzureichend zu bewältigen bleiben wird. Bei kleinräumigen Umleitungen fließt der gesamte Verkehr durch das Lüneburger Stadtgebiet, dieser kann durch Beschilderungen und Ampelschaltungen etwas kanalisiert werden, ein komplettes Verkehrschaos wie bei bisherigen Sperrungen auf der Ostumgehung lässt sich aber so nicht verhindern.

Für das Wohngebiet Lüne-Moorfeld bedeutet dies Dauerstau auf der Erbstorfer Landstraße, verbunden mit erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen.

Hier besteht ein Problem, welches in den vergangenen Jahrzehnten für die Ostumgehung nicht gelöst werden konnte. Außer einem Versuch, mit Beschilderungen und geänderten Ampelschaltungen den Umleitungsverkehr etwas zu kanalisieren, gibt es weiterhin kein Konzept, diesem Chaos zu begegnen. Dieses Konzept kann die Situation jedoch nicht signifikant verbessern.

Schon im Raumordnungsverfahren hätte dieses Problem Berücksichtigung finden müssen und in Folge davon eine Bewertung im Variantenvergleich.

Die Vernachlässigung dieses Aspektes im Raumordnungsverfahren ist fehlerhaft, im Ergebnis hätte es zu einer anderen Vorzugsvariante kommen können.

Ich beantrage das Raumordnungsverfahren unter Einbeziehung dieses Aspekts erneut durchzuführen.

9 Varianten

9.1 Rastanlage

Der Bilmer Berg böte sich für eine Rastanlage an, denn hier wären die Leitungswege deutlich kürzer als bei der nahe Barendorf geplanten Rastanlage. Es ist nicht ersichtlich, warum das Interesse der Stadt Lüneburg, hier ein Gewerbegebiet zu erweitern, schwerer wiegen sollte als das Interesse der Gemeinde Barendorf, die Nachteile durch eine nahegelegene Rastanlage fürchtet. Das Argument, die Gemeinde Barendorf habe im Abschnitt 1 keine Einwendungsbefugnis, greift hier nicht, denn eine entsprechende Einwendung im Abschnitt 2 könnte nicht berücksichtigt werden, weil dann eine Verlegung der Rastanlage in den Abschnitt 1 nicht mehr möglich sein könnte, weil der Abschnitt 1 dann bereits planfestgestellt sein könnte.

9.2 Südlicher Bereich des Abschnitts 1

Beim Variantenvergleich im südlichen Bereich des Abschnitts 1 darf die bereits 2010 aufgegebenen Erweiterung des Lüneburger Hafens nicht mit einbezogen bleiben. Wir beantragen, die Unterlagen entsprechend zu ändern, die Varianten neu zu bewerten und das Ergebnis entsprechend zu veröffentlichen.

Weiterhin fehlt hier in den Unterlagen die Prüfung der FFH-Verträglichkeit für die Südvariante. Die Nordvariante hat laut Aussage der Planungsbehörde geringere Umweltauswirkungen als die Südvariante und muss deshalb weiter verfolgt werden.

9.3 Anschlussstelle B216

In der Variantenuntersuchung AS B216 werden beim Aufzählen Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG, die der Grund für diese Untersuchung waren, konkrete Zahlen vermieden: Wie groß sind die Lebensräume der Goldammer, wie viele Reviere sind betroffen? Wie viele potenzielle Höhlenbäume entlang der Apfelallee sind betroffen?

Bei den Beschreibungen der Varianten wird konkreter (mit Zahlen) beschrieben: drei potenzielle Höhlenbäume werden geschont, drei Reviere der Goldammer werden weniger belastet. Aber sind das alle Reviere, oder wie viele Reviere gibt es insgesamt?

Keine der Varianten verringert die Durchschneidung der Fledermaus-Flugroute.

Es bleiben also Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG und das Überwiegen zwingender Gründe des öffentlichen Interesses am Bau der A39, mit dem diese Verbotstatbestände außer Kraft gesetzt werden könnten, ist zweifelhaft.

Die Argumentation, mit der die "Mittellösung" vorgezogen wird, erscheint fragwürdig. Angeblich bringe die "Minimalvariante" keine weitere Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Dabei ist auf der Ostseite der A39 die Entfernung zur Apfelallee wesentlich größer, so dass der Einfluss auf die Habitate geringer sein müsste, auf der Westseite ist die Überbauung der Apfelallee wesentlich geringer. Es ist zu prüfen, ob diese Vorteile der "Minimalvariante" tatsächlich als so gering einzuschätzen sind, dass die entwurfstechnischen Vorteile der "Mittellösung" überwiegen.

Überhaupt erscheint eine Abwägung zwischen Entwurfsparemtern (oder allgemein: Nutzen einer Straßenbaumaßnahme) und Naturschutz schwierig und erweckt den Anschein einer Willkürlichkeit. Dem öffentlichen Interesse am Bau der A39 steht ein öffentliches Interesse für den Erhalt der Schutzgüter, für die Erhaltung unversiegelter Flächen und für Klimaschutz gegenüber.

10 Naturschutz

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.6: Die Abschnitte zu Baumpieper, Feldlerche, Heidelerche, Neuntöter und Nachtigall sind entfallen. Durch die Verallgemeinerung „mehrere Arten“ entsteht der Eindruck, die Verletzungen seien weniger gravierend.

Es wird erwähnt, dass die A39 im BVWP als „Neues Vorhaben - vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen sei, aber es wird nicht erwähnt, dass dies nach „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ nur die zweithöchste Kategorie ist und dass noch nicht alle Projekte der höchsten Kategorie umgesetzt sind.

Zudem ist der Bedarf stark zweifelhaft (siehe Abschnitt 1), sowohl verkehrlich als auch gesetzlich. Nach dem Klimaschutz-Urteil des Bundesverfassungsgerichts (siehe Abschnitt 1) ist als überwiegendes öffentliches Interesse anzusehen, nachfolgenden Generationen keine "Klima-Schulden" durch zusätzliche Flächenversiegelungen zu hinterlassen. Den bestehenden Verkehrsproblemen durch zu hohes Verkehrsaufkommen ist deshalb mit der Reduzierung des Straßenverkehrs (Verkehrswende) zu begegnen, nicht mit dem Neubau überregionaler Autobahnen.

Somit ist das Überwiegen zwingender Gründe des öffentlichen Interesses am Autobahn-Neubau, das artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG entkräften würde, nicht gegeben.

10.1 Artenschutz

Bereits 2017 habe ich den starken Rückgang der Insektenpopulation in Deutschlands Naturschutzgebieten genannt (durchschnittlich um 76 %, im Hochsommer um 82 %).

Siehe <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0185809>

Unter Anderem daraus folgt natürlich ein Rückgang der Vogelpopulationen siehe Antwort der Bundesregierung vom 02.05.2017 auf eine Kleine Anfrage:

Siehe <https://dserver.bundestag.de/btd/18/121/1812195.pdf>

Die im Oktober 2021 veröffentlichte Neufassung der Roten Liste für Brutvögel Niedersachsens und Bremens (<https://www.nlwkn.niedersachsen.de/veroeffentlichungen-naturschutz/rote-liste-der-brutvogel-niedersachsens-und-bremens-211410.html>) wurde vom Niedersächsischen Umweltminister als "erschreckend" bezeichnet.

Vor diesem Hintergrund ist es unverantwortlich, die Natur in Deutschland weiterhin durch den Bau neuer Autobahnen zu zerstören und für alle Verletzungen des Bundesnaturschutzgesetzes kurzerhand Ausnahmen aufgrund des angeblichen übergeordneten öffentlichen Interesses zu beantragen. Vor dem Hintergrund des Umwelt- und Klimaschutzes überwiegt eindeutig das öffentliche Interesse der Minimierung zusätzlicher Flächenversiegelungen. Auch die Anwohner des Abschnitts 1 sind von diesem Problem betroffen und sehen sich durch die fortschreitende Naturzerstörung und den Flächenverbrauch in ihrer Lebensqualität eingeschränkt.

Unterlage 19.4.11, Karte 2: Warum endet der Untersuchungsraum der Brutvogel-Kartierung vor der Anschlussstelle B216, statt bis zum südlichen Ende des geplanten Abschnitts 1 zu reichen?

Im Abschnitt 8 des Erläuterungsberichts wird behauptet, es gäbe auf der gesamten Strecke zwischen Lüneburg und Wolfsburg keine unüberwindbaren Hindernisse. Gleich darauf beginnt eine lange Aufzählung von Natur- und Artenschutzproblemen, beginnend mit notwendigen Ausnahmeprüfungen bereits im Abschnitt 1 für Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Nachtigall, Feldlerche, und Sperber. Im Abschnitt 2 kommt es zur Beschädigung bzw. Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Vögel und Amphibien, für Baumpieper, Pirol und Schwarzspecht können Verbotstatbestände nicht ausgeschlossen werden. Im Abschnitt 3 (wird das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen gequert und für Fledermäuse, Vögel und Amphibien (hier insbesondere Kammmolch und Laubfrosch) könnten Verbotstatbestände eintreten. Im Abschnitt 4 ist das Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ betroffen und es kommt bei den Reptilien und Amphibien zu Zerschneidungs- und Verinselungseffekten, bei den Fledermäusen zu Beeinträchtigungen von Flugrouten und Jagdhabitaten und bei den Vögeln zur Zerstörung oder Schädigung von Lebensräumen. Im Abschnitt 5 kommt es bei den Reptilien und Amphibien zu Zerschneidungs- und Verinselungseffekten, bei den Fledermäusen zu Beeinträchtigungen von Flugrouten und Jagdhabitaten und bei den Vögeln zur Zerstörung oder Schädigung von Lebensräumen. Bei einigen Vogelarten und bei der Zauneidechse verbleiben Verbotstatbestände trotz vorgesehener CEF-Maßnahmen. Hier sollen geeignete populationsstabilisierende Maßnahmen den Erhaltungszustand sichern. Im Abschnitt 6 sind umfangreiche Waldgebiete und somit Fledermäuse betroffen, sowie die Zauneidechse. Auch hier sind Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, so dass nur bei der Zauneidechse populationsstabilisierende Maßnahmen notwendig sein sollen. Im Abschnitt 7 wird das FFH-Gebiet „Vogelmoor“ westlich passiert. Für einige Vogelarten und die Schlingnatter ist der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht sicher auszuschließen, auch hier werden vorsorglich Ausnahmen beantragt und populationsstabilisierende Maßnahmen durchgeführt.

Zusätzlich zu den im Erläuterungsbericht genannten Probleme werden in der Anlage 1 des Erläuterungsberichts weitere Arten genannt, für die vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden müssen oder Verbotstatbestände auftreten (können):

Abschnitt 1: Gartenrotschwanz, Star, Mäusebussard und Zauneidechse.

Abschnitt 2: Gartengrasmücke, Gelbspötter, Zwergfledermaus.

Abschnitt 3: Vogelarten der Feldfluren, des Halboffenlandes, der Niederungen sowie des Waldes (laut der Beschreibung für Abschnitt 4 ist der Ortolan darunter. Gilt das auch für den früher explizit genannten Wachtelkönig?), Fledermäuse, Fischotter, Wolf, Amphibien, Schlingnatter, Zauneidechse und Grüne Keiljungfer.

Abschnitt 4: 31 Vogelarten (darunter der Ortolan, Mäusebussard, Pirol, Raufußkauz, Rebhuhn, Rotmilan, Schleiereule, Schwarzspecht, Turmfalke, Waldlaubsänger, Waldkauz, Waldohreule, Braunes Langohr), 13 Fledermausarten, Fischotter, Wolf, Kammmolch, Kreuzkröte, Laubfrosch, Zauneidechse. An dieser Stelle wird der Ortolan als in den Planungsabschnitten 3, 4, 5 und 9 betroffen genannt. In Abschnitt 3 wurde er nicht explizit aufgeführt. Wo ist Abschnitt 9?

Abschnitt 5: Unzählige artenschutzrechtlich relevante Arten, darunter Kammmolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte, Laubfrosch, Moorfrosch, Asiatische und Grüne Keiljungfer, Fischotter, Wolf, Baumpieper, Bluthänfling, Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Grauammer, Grauschnäpper, Großer Brachvogel, Heidelerche, Hohltaube, Kuckuck, Mäusebussard, Nachtigall, Neuntöter, Ortolan, Pirol, Rebhuhn, Schafstelze, Schwarzkehlchen, Star, Trauerschnäpper, Turteltaube, Wachtel, Wachtelkönig, Waldlaubsänger, Waldohreule, Wiesenpieper, Mäusebussard, Rotmilan, Schleiereule, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule, Breitflügelfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus.

Abschnitt 6: Viele Vogel- und Fledermausarten, Kammmolch, Laubfrosch, Wechselkröte, Moorfrosch, Schlingnatter, Fischotter, Luchs, Wildkatze, Wolf.

Abschnitt 7: Viele artenschutzrechtlich relevante Tierarten aus den Gruppen der Vögel, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien, darunter Feldlerche, Heidelerche, Kleinspecht, Mäusebussard, Neuntöter, Pirol, Raubwürger, Rebhuhn, Rotmilan, Schwarzspecht, Waldlaubsänger, Schlingnatter.

Betrachtet man allein die Anzahl der angeblich nicht mehr unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Probleme, wird deutlich, dass keine Planfeststellung für den Abschnitt 1 erfolgen darf. Es sei auch an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Autobahnbau nicht notwendig ist und dass auf der B4 bereits an vielen Stellen ein 2+1-Ausbau mit Ortsumgehungen erfolgt ist.

10.2 Klimaschutz

Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.5.1: Die Betrachtung kommt zu dem absurden Ergebnis, ein Autobahn-Neubau könne zu einer Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen führen. Dabei ist wissenschaftlich erwiesen, dass jede neue Straße zusätzlichen Verkehr induziert. Es fehlt eine Berechnung der durch die zusätzliche Flächenversiegelung wegfallenden CO₂-Senken und wegfallende Kaltluft-Entstehung. Und auch die beim Bau der A39 freigesetzten Treibhausgase gehören in die Betrachtung. Statt die Treibhausgas-Emissionen des Planfalls mit denen des Bezugsfalls zu vergleichen müssten sie mit dem bisher nicht durchgerechneten Fall verglichen werden, in dem 1,56 Mrd. € in Klimaschutzmaßnahmen statt in den Autobahnbau investiert würden.

Ausgleichsmaßnahmen auf unversiegelten Flächen können zusätzliche Flächenversiegelungen nicht ausgleichen. Die Punkte 49 und 117 der Online-Konsultation weisen auf die erfolgte Abwägung des Flächenverbrauchs bei der Aufstellung des BVWP 2030 hin. Diese erfolgte jedoch nach damaligen Bewertungsmaßstäben. Vor dem Hintergrund der Klimakatastrophe haben unversiegelte Flächen jedoch inzwischen einen deutlich höheren Stellenwert als in der damaligen Abwägung angenommen worden war. Die gesetzlich gegebene Möglichkeit, Flächenversiegelungen mit der Aufwertung unversiegelter Flächen (in größerer Entfernung) zu kompensieren, ist Betrug an nachfolgenden Generationen. Sie muss ersetzt werden durch eine Pflicht, an anderer Stelle versiegelte Flächen gleicher Größe zu entsiegeln, damit die für Umwelt und Klima schädlichen Versiegelungen nicht immer weiter zunehmen.

Die Verkehrsprognosen, auf deren Zahlen sich die Berechnungen stützen, stammen aus der Prognose der unveränderten Verkehrsuntersuchung, die bereits in früheren Öffentlichkeitsbeteiligungen angezweifelt wurde und in der die notwendige Verkehrswende in keiner Weise berücksichtigt wird.

Dass für die „Abarbeitung“ von Klimaschutz-Aspekten bisher kein Verfahren definiert ist heißt nicht, dass beim Klimaschutz schöngerechnet werden darf. Im Gegenteil: Aus Klimaschutz-Gründen dürfen keine weiteren Flächen versiegelt und die Treibhausgas-Emissionen nicht noch weiter in die Höhe getrieben werden.

Es werden Flächen beansprucht, die bereits Ausgleichflächen für andere Maßnahmen sind. Diese Flächen müssen an anderer Stelle wiederhergestellt werden oder ungenutzt bleiben.

Es muss ausgewiesen werden, welche zu beanspruchenden Flächen bereits Ausgleichflächen sind und wo bzw. in welcher Form diese anderweitig wieder geschaffen werden. Ferner ist offenzulegen, dass ausreichend Ausgleichflächen geschaffen bzw. Flächen entsiegelt werden.

Erläuterungsbericht, Anlage 1, Abschnitt 4.1.5: Nach dem Klimaschutz-Urteil des Bundesverfassungsgerichts (siehe oben) ist als überwiegendes öffentliches Interesse anzusehen, nachfolgenden Generationen keine "Klima-Schulden" durch zusätzliche Flächenversiegelungen zu hinterlassen. Den bestehenden Verkehrsproblemen durch zu hohes Verkehrsaufkommen ist deshalb mit der Reduzierung des Straßenverkehrs (Verkehrswende) zu begegnen, nicht mit dem Neubau überregionaler Autobahnen.

Somit ist das Überwiegen zwingender Gründe des öffentlichen Interesses am Autobahn-Neubau, das artenschutzrechtliche Ausnahmen rechtfertigen würde, nicht gegeben.

Allein die Naturschutz-Verletzungen, die bereits in früheren Einwendungsschreiben kritisiert wurden, sollten ausreichen, um die Planungen einzustellen. Der Klimaschutz-Aspekt kommt nun noch hinzu und auch wenn der Abschnitt 1 der geplanten A39 nur einen sehr geringen Anteil an den weltweiten Treibhausgas-Emissionen beisteuern würde, ergibt sich in der Summe mit den anderen Abschnitten und mit den anderen geplanten Autobahnen und mit den bereits erfolgten Treibhausgas-Emissionen bereits vorhandener Autobahnen und den übrigen Emissionen im gesamten Verkehrssektor eine signifikante Größe, die ein radikales Umsteuern erfordert.

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich in Deutschland, in dem die Treibhausgas-Emissionen seit 1990 nicht gesenkt wurden. Laut Klimaschutzgesetz müssen die Treibhausgasemissionen von 150 Mio. Tonnen im Jahr 2020 auf 85 Mio. Tonnen im Jahr 2030 gesenkt werden, mit den im Klimaschutzprogramm 2030 beschlossenen Maßnahmen ist laut dem Bericht des Bundesrechnungshofs zur Steuerung des Klimaschutzes in Deutschland (<https://dserver.bundestag.de/btd/20/011/2001150.pdf>) vom März 2022 aber nur eine Reduzierung auf 128 Mio. Tonnen im Jahr 2030 möglich. Mit weiterem Autobahnbau sind die Klimaschutzziele im Verkehrssektor nicht erreichbar.

Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses müssen die Klimafolgekosten berücksichtigt werden. Die notwendige Verkehrswende ist durch die geänderten politischen Verhältnisse wahrscheinlicher geworden, auch dies müsste in den Verkehrsprognosen, die der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zugrunde liegen, berücksichtigt werden.

Selbst wenn sich dann immer noch ein NKV größer 1 ergäbe, überwiegt eindeutig das öffentliche Interesse der Minimierung zusätzlicher Flächenversiegelungen (siehe oben).

Der Rat der Stadt Lüneburg hat die Forderungen des Klimaentscheids angenommen und Klimaneutralität bis 2030 beschlossen und sich durch ein Gutachten bescheinigen lassen, dass der bisherige Weg zu diesem Ziel keineswegs ausreichend ist und viel mehr getan werden muss. Mit zusätzlichem Autobahn-Verkehr wird das Erreichen dieses Zieles noch schwieriger.

11 Lärmschutz

17.1 Immissionsuntersuchung Schall: Es fehlt eine Berechnung für die im Blatt 5 des Lageplans nicht eingezeichneten neueren Gebäude an der Wulf-Werum-Straße (leere Flurstücke 29/119 bis 29/124). Auf den etwas älteren Satellitenbildern der Fauna-Kartierungen sind die neueren Gebäude bereits teilweise sichtbar.

Die meisten Lärmschutz-Einwendungen aus dem Planfeststellungsverfahren 2012 und 2017 gelten unverändert weiter: Es werden nicht die für die Anwohner ungünstigsten Fälle betrachtet.

Eine nasse Fahrbahn ist deutlich lauter als die bei der Berechnung angesetzte trockene Fahrbahn.

Die gemäß 16. BImSchV angesetzte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beinhaltet Wochenenden und Feiertage, an denen weniger Verkehrsaufkommen herrscht. Da Schwerverkehr ab einem Anteil von 10 % dominant ist, dieser aber an Sonn- und Feiertagen nicht vorkommt, müsste statt der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke angesetzt werden.

Stoßzeiten werden durch die Mittelwertbildung relativiert.

Dass nach § 6 der 16. BImSchV in diesem Verfahren weiterhin die RLS-90 anzuwenden sind (siehe Erläuterungsbericht der Immissionsschutz-Untersuchung, Unterlage 17.1.1, Seite 7), ist nicht hinnehmbar. Das Verfahren wird sich noch über Jahre hinziehen und die RLS-90 wurden ja nicht grundlos abgelöst.

Warum enthalten dann die Unterlagen sowohl Berechnungen nach den Richtlinien für Lärmschutz von 1990 als auch Berechnungen nach den Richtlinien für Lärmschutz von 2019? Bei Anwendung der RLS19 zeigen sich mehr Grenzwertverletzungen als bei den RLS90, beispielsweise in der Scheffelstraße und in der Chamissostraße.

Im Städtebau gelten niedrigere Grenzwerte nach DIN 18005.

Bei den durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerten wurden die Gesundheitsgefährdungen berücksichtigt, diese Einschätzungen sind aber seit Langem durch wissenschaftliche Erkenntnisse widerlegt.

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

Die 16. BImSchV ist somit erwiesenermaßen ungeeignet, dem Schutzgut Mensch durch die Wahrung der Grundrechte (Artikel 1 -19 des Grundgesetzes, hier insbesondere Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG) Rechnung zu tragen. Die aus ihr erwachsenden Bestimmungen/Grenzwerte etc. hätten somit in keiner Phase des geplanten Autobahnbaus zu Grunde gelegt werden dürfen.

Für den offenporigen Asphalt wird für 8 Jahre eine Lärminderung von 5 dB(A) angesetzt. Die Nutzungsdauer des OPA müsste demnach auf maximal 8 Jahre festgeschrieben werden. Die Nutzungsdauer des OPA bzw. ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass die avisierte Lärminderung von 5 dB(A) sich nicht vor Ablauf der Nutzungsdauer verringert, ist in den Planungsunterlagen zu ergänzen.

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

Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nicht, dass die PKW an den Ausgängen des Lärmschutztunnels von 80 km/h auf 100 km/h beschleunigen. Das Beschleunigen ist jedoch lauter, als wenn konstant 100 km/h gefahren wird.

Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nicht, dass in der Realität häufig mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird. Es ist durch geeignete Mittel sicherzustellen, dass dies in den Bereichen, die akustische Auswirkungen auf Wohngebiete haben, nicht ungestraft möglich ist. Die Anwohner in Moorfeld fordern eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, die auch auf Autobahnen durch andere Städte gilt.

Nördlich des Lärmschutztunnels ist kein Lärmschutzwall in Richtung Gerhard-Hauptmann-Straße mehr vorgesehen, an gleicher Stelle gibt es heute an der Ostumgehung einen Lärmschutzwall. Dies hat eine deutliche Verschlechterung der Situation der dortigen Anwohner zur Folge, die Schallschutzwirkung des stattdessen verbauten offenporigen Asphalts entfaltet sich nur bei trockener Fahrbahn und lässt mit der Zeit nach und. Auch bei Einhaltung der Grenzwerte kann der Lärm krank machen.

Die hohen Kosten für aktiven Lärmschutz resultieren aus der Entscheidung, die Vorzugsvariante durch ein Wohngebiet zu planen.

Nun Anwohner mit passivem Lärmschutz abzuspeisen und zu ignorieren, dass nicht nur die Innenräume zu schützen sind, sondern sich Menschen auch gerne mal im Garten aufhalten, und es bei knapper Einhaltung der RLS90 oder sogar RLS19 für viele Menschen gerade zu den Stoßzeiten subjektiv deutlich zu laut ist, und zu argumentieren, die Kosten für aktiven Lärmschutz stünden hier außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, ist nicht statthaft.

Zufriedenstellenden Schutz kann hier nur eine deutliche Verlängerung des Lärmschutztunnels nach Norden bieten. Gleiches gilt in Richtung Süden: den Anwohnern in der Scheffelstraße wird lediglich passiver Lärmschutz zugestanden. Wenn man schon entgegen den Erfordernissen der Raumordnung und entgegen der Zusicherung im Planfeststellungsverfahren für die Ostumgehung eine Autobahn mitten durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet plant, haben die Anwohner ein Anrecht auf den bestmöglichen, auch über den gesetzlichen Mindeststandard hinausgehenden aktiven Lärmschutz, und zwar so weitreichend, dass keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten sind, auch nicht durch allzu hohe Mauern, die Grundstücke verschatten.

Nur ein in beide Richtungen deutlich verlängerter Tunnel, dessen Ausgänge sich in größerer Entfernung von der Wohnbebauung befinden, kann hier ausreichende Schutzwirkung bieten.

Vor diesem Hintergrund verstößt die aktuelle Planung des Abschnitts 1 der A39 gegen § 50 BImSchG.

Die direkten Anwohner des geplanten Lärmschutztunnels in Moorfeld könnten durch die von der Autobahn ausgehenden Vibrationen bzw. niederfrequenten Schallwellen stärker beeinträchtigt werden, als dies ohne Tunnel der Fall ist. Sie befürchten auch ohne die Existenz gesetzlicher Grenzwerte mögliche Auswirkungen des Infraschalls, wie Konzentrations- oder Schlafstörungen oder einer abnormalen Erhöhung der Herzfrequenz.

12 Luftschadstoffe

17.2 Luftschadstoff Untersuchung: Die Einwendungen von 2017 gelten unverändert, diese wurden nicht abschließend erörtert.

Insbesondere ist aus heutiger Sicht völlig unverständlich, warum weiterhin am nicht realistischen Bezugsjahr 2020 als das Jahr der möglichen Verkehrsfreigabe wesentlicher Teile der Planung festgehalten wird.

12.1 Lüftungsgutachten

Unterlage 21.4 (Lüftungsgutachten): Seite 18: Die natürliche Lüftung ist nicht immer ausreichend, es kann zur Schadstoffanreicherung in der Mitte des Tunnels kommen. In der Untersuchung des Brandfalls wird erklärt, wie die Luftströmungen in den verschiedenen Brand-Phasen sein müssen, es wird aber nicht erklärt, wie diese erzeugt sollen, falls sie nicht zufällig durch die Verkehrs- und Windsituation eintreten.

Auf Seite 24 wird jedoch nicht die Installation einer Lüftungsanlage empfohlen (nur während der Bauphase Seite 25). Diese Empfehlung ist aufgrund der vorherigen Aussagen nicht nachvollziehbar.

13 Mögliche Schäden an Gebäuden

Erläuterungsbericht, Abschnitt 5.1.2, Erschütterungen und Abschnitt 9, Baubedingte Erschütterungen: Der Bund muss die Kosten für die Monitoringmaßnahmen tragen und Anwohner für möglicherweise durch den Bau oder Betrieb der A39 verursachte Schäden durch Vibrationen bzw. Erschütterungen an Gebäuden in der Nähe der Trasse entschädigen.