

Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung des Raumordnungsverfahrens für die A39

Seite 7, Absatz3:

Die Erreichbarkeit welcher zentralen Orte wird verbessert?

Rechtschreibfehler: das Adjektiv „zentral“ wird klein geschrieben.

Überregionaler Verkehr wird durch die A39 nicht gebündelt, sondern durch die Region geleitet. Ohne die A39 würde der überregionale Verkehr in Nord-Süd-Richtung auf der A7 und A14 fließen.

Die heutigen Anschlussstellen der Lüneburger so genannten Ostumgehung sind nicht in Anlage 2, Blatt 1 eingezeichnet, es gibt lediglich Anschlussstellen im Bereich der B216. Es fehlen die Anschlussstellen Lüneburg-Nord, Adendorf/Lüne/Stadtmitte, Scharnebeck/Ebensberg und Stadtkoppel. Ohne diese Anschlussstellen könnte die A39 den innerstädtischen Verkehr nicht wie die bisherige so genannte Ostumgehung aufnehmen, was chaotische Verkehrsverhältnisse im Osten Lüneburgs zur Folge hätte. Wenn entgegen der Anlage 2, Blatt 1 und entsprechend der bisherigen Planung weiterhin alle bisherigen Anschlussstellen geplant sind, ist die Anlage 2 schlampig erstellt worden und komplett zu überprüfen.

Seite 8, 1.2.1, Punkt 1:

Einer der Kritikpunkte an der bisherigen Planung war die Verwendung alter und offensichtlich fehlerhafter Verkehrsprognosen für das Jahr 2015. Eine andere Verkehrsprognose könnte Rückwirkungen auf die bisherige Planung haben, eine andere Trasse hätte sich als günstiger erweisen können. Wäre das nicht der Fall, hätte man für die bisherige Planung keine Verkehrsprognose benötigt. Deshalb darf die neue Verkehrsprognose nicht nur die bisher verwendete Verkehrsprognose bei der weiteren Planung ersetzen, sondern es müsste ein Raumordnungsverfahren geben, das sich auf die neue Verkehrsprognose stützt.

Seite 8, 1.2.1, Punkt 2:

Die weitere Planung ist also auch in enger Abstimmung mit der Stadt Lüneburg vorzunehmen. Da die Stadt Lüneburg die Trasse auf der so genannten Ostumgehung ablehnt wäre es interessant zu erfahren, wie diese enge Abstimmung aussehen soll.

Seite 8, 1.2.1, Punkt 4:

Das ist das Eingeständnis der Planer, dass die A39 unnötig ist. Ohne die Integration in ein „Gesamtprojekt“ A14-B190n-A39, mit dessen Hilfe man das schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39 ausgleichen kann, dürfte die A39 nicht gebaut werden. Bei einem NKV der A14 von 4,6 und der B190n von 3,3 ergäbe sich für die A39 ein NKV von 1,87, wobei aber auf der Kosten-Seite noch 437 Mio. € aus dem Bundesverkehrswegeplan von 2004 stehen. Bei den aktuell veranschlagten Kosten von 608 Mio. € wäre das NKV der A39 bei 1,34. Entstünden durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich Lüneburg Kosten von 700 Mio. €, wäre das NKV 1,16. Und da Projekte dieser Größenordnung erfahrungsgemäß immer deutlich teurer sind als geplant, sollte man lieber 820 Mio. € ansetzen, wodurch ein NKV auf unter 1 sinkt. Der Bau der A39 wäre somit nicht nur ein ökologisches sondern auch ein wirtschaftliches Fiasko.

Seite 8, 1.2.2:

Eine gute Möglichkeit, die Bevölkerung von Schadstoff- und Feinstaubemissionen zu schützen wäre es, keine Autobahn durch Wohngebiete zu bauen. Die A39 wurde mitten durch das Wohngebiet Lüneburg-Moorfeld geplant. Aus den neuen Planungsunterlagen geht hervor, dass gesetzliche Grenzwerte überschritten werden. Was bei Lärmemissionen durch eine Deckelung möglich ist, ist bei Schadstoffen und Feinstaub technisch schwieriger und teurer. Sowohl ein Deckel als auch andere technische Maßnahmen gegen die Grenzwertüberschreitungen von Schadstoffen und Feinstaub verteuern die A39 insgesamt

und verschlechtern somit das Nutzen-Kosten-Verhältnis (siehe oben), so dass die A39 insgesamt unsinnig wird.

Seite 9, 1.2.3:

Die genannten Maßnahmen machen deutlich, wie kritisch der Bau der A39 für den Naturschutz ist. Die genannten Maßnahmen sind nicht in die bisherige Kostenberechnung eingeflossen. Sie verteuern die A39, was zu einem noch schlechteren Nutzen-Kosten-Verhältnis führt.

Seite 10, 1.3.4, Punkt 2:

Ist im Bereich Lüneburg-Moorfeld wirklich der größtmögliche Abstand zu Siedlungsbereichen gewährleistet?

Seite 11, 1.2.8, Punkt1, Absatz 2:

In den neuen Planungsunterlagen steht, dass alle Anschlussstellen im Bereich Lüneburg beibehalten werden können. Dieser Satz steht so nicht in der Landesplanerischen Feststellung. Der Wegfall auch nur einer Anschlussstelle würde erhebliche Nachteile für den Lüneburger Stadtverkehr mit sich bringen. Die Trasse, auf der im Bereich Lüneburg die A39 geplant ist, wurde als Entlastung für den Stadtverkehr und als so genannte Umgehungsstraße (obwohl sie mitten durch das Wohngebiet Moorfeld verläuft) geplant und gebaut und wurde damals als ungeeignet für den Ausbau als Autobahn betrachtet.

Seite 12, 2.1, Absatz 3:

Gemäß §12 NROG hätte im Raumordnungsverfahren geprüft werden müssen, ob eine Autobahn mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt. Stattdessen hat man mit Hilfe von relativen Bewertungsmaßstäben (günstiger oder ungünstiger als der Durchschnitt aller Trassen) die einzelnen Trassenmöglichkeiten verglichen und alternative Planungen beinahe lapidar weggewischt. Bei dieser Vorgehensweise konnte man gar nicht auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung Nordost kommen, dass nämlich eine Autobahn in diesem Bereich nicht sinnvoll ist.

Seite 12, 2.1, Absatz 3:

Auch hier verhindern die angelegten relativen Bewertungsmaßstäbe eine klare Sicht auf die tatsächlichen Auswirkungen

Seite 13, 2.1, letzter Absatz,

Seite 14 unten, dritter Spiegelstrich:

Zur Trassenmodifizierung in Lüneburg: Ursprünglich gab es einen Teilabschnitt 503, der auf der B4 durch Moorfeld lag, im Norden von Moorfeld aber die B4-Trasse verließ, um den engen Kurvenradius zu entschärfen. Dafür wurde sogar in Kauf genommen, dass Wohnhäuser abgerissen werden mussten. Laut Aussage der Planer war das Entschärfen der Kurve Voraussetzung für diese Trasse.

In der aktuellen Planung gibt es an fast gleicher Stelle den Teilabschnitt 586, der die B4-Trasse nicht verlässt, kein Opfer von Wohnhäusern fordert und den engen Kurvenradius beibehält. Hier wurde offensichtlich nicht nach Sachlage sondern durch „Druck von oben“ entschieden.

Seite 15, 2.3, Absatz 2:

Die Notwendigkeit der A39 ist wissenschaftlich widerlegt.

Seite 15, 2.3, Absatz 3:

An diese Stelle hätte man den naturschutzfachlichen Planungsauftrag erwähnen können, der im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben ist. Dazu gehört die ernsthafte Untersuchung von Alternativen zur Autobahn, wie dem Ausbau der B4 mit Ortsumgehungen und zusätzlichem Lärmschutz für nahe Siedlungsgebiete.

Seite 15, 2.3, Absatz 4:

Der erwähnte größte autobahnfreie Raum Deutschlands wäre nach dem Bau der A14 und A39 ein Raum mit einer der höchsten Autobahn-Dichten. Damit wäre dann ein anderes Gebiet der größte autobahnfreie Raum, der dann von einer oder mehreren Autobahnen zerschnitten werden müsste und so weiter.

Seite 15, 2.3, Absätze 5 und 6,**Seite 16, Absatz 1:**

Diese Ziele lassen sich auch ohne Autobahn erreichen.

Die bessere Verbindung von Städten lässt sich mit dem Ausbau vorhandener Bundesstraßen (z.B. dreispurig mit wechselnder Mittelspur) erreichen. Die Entlastung von Ortsdurchfahrten ist nur durch Ortsumgehungen zu erreichen, nicht durch eine mehr oder weniger nahe gelegene Autobahn.

Seite 17, 2.4.2, Absatz 2:

Bereits vor der Antragskonferenz an die Planer herangetragene Argumente gegen den Bau der A39 wurden ignoriert. (Offener Brief der Aktion Lebensberg an die Teilnehmer der Konferenz und die politisch Verantwortlichen)

Seite 20, 2.4.4.2, Absatz 3:

Für die so genannte Öffentlichkeit, also die Bürger, gab es im Gegensatz zu den so genannten Beteiligten, Trägern öffentlicher Belange, also den Behörden und Institutionen, keine Verlängerung der Abgabe-Fristen für Stellungnahmen. Sicher hätte es andernfalls noch mehr Einwendungen gegen die A39 gegeben.

Seite 20, 2.4.4.2, Absatz 4:

In den Einwendungen gibt es viele Argumente, die von den Planern nicht berücksichtigt worden sind (**Liste der nicht berücksichtigten Argumente im Anhang zu diesem Dokument**)

Seite 21, Punkt 1:

Siehe Seite 20, 2.4.4.2, Absatz 3.

Seite 21, Punkt 2:

Fehler in der schalltechnischen Untersuchung wurden nicht korrigiert. Die grob dimensionierten Lärmschutz-Maßnahmen sind insbesondere im Bereich Lüneburg-Moorfeld nicht ausreichend.

Seite 21, Punkt 3:

Nur mit einer Rückantwort ist sichergestellt, dass eine Einwendung auch Berücksichtigung findet. Dass so viele Argumente nicht berücksichtigt wurden, ließe sich ansonsten so erklären, dass alle Einwendungen, die ein bestimmtes Argument enthalten, nicht angekommen sind. Im Übrigen hat es Empfangsbestätigungen von der Stadt Lüneburg gegeben. Es ist aber unklar, ob es sich hierbei oder bei den ausgebliebenen und auf Nachfrage nachgeholten Empfangsbestätigungen um Einzel- bzw. Fehlerfälle handelt und es ist weiterhin unklar, welche Einwendungen überhaupt bei der Planungsbehörde angekommen sind.

Seite 22, oben:

Der Ausbau vorhandener Straßen wäre für die Erreichung der Ziele der Raumordnung wirkungsvoller.

Seite 22/23, Punkt „naturschutzfachlicher Planungsauftrag:

Durch das Anlegen eines relativen Bewertungsmaßstabs in den Variantenvergleichen und zumindest strittiger Gewichtungen der einzelnen Schutzgüter werden die Ausmaße der durch die A39 angerichteten Naturkatastrophe nicht realisiert. Laut dem ersten Abschnitt auf S.23 werden zwei Vogelschutzgebiete umgangen, zwei weitere werden nicht umgangen, es gäbe

hier aber keine erheblichen Beeinträchtigungen. Im nächsten Abschnitt wird einiges aus dem ersten Abschnitt wiederholt und dann wird plötzlich behauptet, alle vier Vogelschutzgebiete werden umgangen.

Seite 24, Punkt 1:

Allgemein zur Genauigkeit von Verkehrsprognosen nur ein Beispiel aus Lüneburg: die so genannte Ostumgehung wurde für 15000 Kfz/Tag geplant, mittlerweile rollen 45000 Kfz/Tag, also für die Anwohner, deren Wohngebiet Moorfeld durch die Straße zerteilt wurde, die dreifache Belastung durch Lärm und Schadstoffe.

Die Verkehrsprognosen zur A39 berücksichtigen nicht zukünftige Projekte wie die seit Ende des Raumordnungsverfahrens von der IHK Lüneburg-Wolfsburg aufgegriffene Idee einer weiträumigen Ostumgehung von Hamburg mit Anschluss an die A39 und A7. Eine solche Trasse würde zwar den ebenfalls nicht in der A39-Planung berücksichtigten Engpass Maschener Kreuz entlasten aber auf der A39 für ungleich mehr Verkehr sorgen.

Seite 24 unten / Seite 25 oben:

Gerade der relative Bewertungsmaßstab verhindert das Erkennen der absoluten Konfliktschwere. Vielleicht wurde ja eine Trasse ermittelt, die insgesamt weniger Schaden anrichtet als die anderen in Frage kommenden Varianten, aber dass auch diese Trasse besonders in einzelnen Teilabschnitten eine absolute Katastrophe ist, konnte mit dem relativen Bewertungsmaßstab nicht erkannt werden.

Seite 25, Punkt 1:

Die Erklärung der Planungsbehörde entkräftet nicht das Argument. Politiker haben die Ergebnisse der VUNO missachtet und den Bau der A39 beschlossen. Die im letzten Abschnitt getätigte Aussage, die in der VUNO vorgeschlagenen Netzergänzungen seien komplett neu zu trassieren, ist falsch: die B4 könnte bis auf Ortsumgehungen bestehen bleiben.

Seite 26, Absätze 1 und 2:

Wenn sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eines Einzelprojekts nicht aus dem NKV des Gesamtprojekts und dem NKV der übrigen Einzelprojekte errechnen lässt, müsste man es unter verschiedenen Voraussetzungen berechnen: Das NKV der A39 wäre dann also einmal unter der Voraussetzung zu berechnen, dass auch die A14 und die B190n gebaut würden, einmal unter der Voraussetzung dass die A14 gebaut würde, aber die B190n nicht und so weiter. Beim NKV der A14 kämen noch mehr NKV-Zahlen heraus, mit und ohne A39, mit und ohne Ausbau der B4, mit und ohne B190n. Zusätzlich müssten zukünftige Planungen mit einfließen, wie die weiträumige östliche Umfahrung Hamburgs mit Anschluss an die A39 und evtl. an die A7.

Wie auch bei der Ermittlung des NKV für das Gesamtprojekt hätte man sowohl auf der Kosten- als auch auf der Nutzen-Seite große Unsicherheiten. Allein die Kostenschätzung der A39 wurde von 437 Millionen Euro (Bundesverkehrswegeplan 2004) auf über 600 Millionen Euro (aktueller Planungs-Stand) korrigiert. Davon abgesehen ist das gesamte Verfahren zur Bestimmung des NKV strittig.

Seite 26, Absatz 3:

Auch jetzt gibt es noch große Unsicherheiten auf der Kosten-Seite, weil die Gestaltung der Unter- und Überführungsbauwerke und der Lärmschutz-Maßnahmen noch offen ist.

Seite 26 unten, Seite 27 oben:

Auch ein vernünftiger Ausbau der B4 sorgt für eine bessere Verbindung, dafür wäre die A39 nicht nötig. Die A39 verbindet auch Norddeutschland mit den Südosteuropäischen Billiglohnländern und verleitet in Norddeutschland produzierende Unternehmen zur Verlagerung Ihrer Produktions-Arbeitsplätze nach Südosteuropa. Der dadurch angerichtete Schaden ist in der A39-Planung nicht berücksichtigt worden.

Seite 27, Punkt 1:

Der Vorwurf des falschen Verwendungszwecks von Geldern geht nicht an die Straßenbauverwaltung, sondern an den Bundestag.

Seite 27, Punkt 2, Absatz 1:

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens hätte sein müssen, dass die A39 weniger mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist als die in der VUNO vorgeschlagene Lösung. Dass es nicht zu diesem Ergebnis gekommen ist, liegt an politischen Vorgaben und an der Vorgehensweise im Raumordnungsverfahren: relative Bewertungsmaßstäbe, lediglich Vergleiche von A39-Varianten und Nichtberücksichtigung der VUNO-Lösung.

Seite 27, Punkt 2, Absatz 2:

Der Absatz hört sich so an, dass die A39 notwendig sein soll, weil sonst neben dem Ausbau der B4 zwischen Lüneburg und Gifhorn auch noch die B188 zwischen Gifhorn und Wolfsburg ausgebaut werden müsste.

Seite 27, Punkt 2, Absatz 3:

So wie die B4 im Raumordnungsverfahren untersucht wurde, nämlich als fast komplett neue Trasse neben der alten B4, wird das Potential der VUNO-Lösung nicht erkannt, bei der die vorhandene B4-Trasse bis auf Ortsumfahrungen genutzt wird.

Seite 28 oben:

Der Bundesverkehrswegeplan wurde 2004 verabschiedet. Seitdem hat es aufgrund von Feinstaub- und CO₂-Diskussionen einen Umdenk-Prozess gegeben, außerdem setzt der aktuelle Bundesfinanzminister eher auf den Abbau von Schulden. Es ist zweifelhaft, ob ein solcher Bundesverkehrswegeplan heute im Bundestag noch mehrheitsfähig wäre.

Seite 28, Kulturdenkmale:

Mit der Verlegung der Vorzugsvariante ist die Entfernung zum Kloster Lüne größer geworden. Im relevanten Bereich kommt allerdings nicht der Teilabschnitt 503, sondern der abgewandelte Teilabschnitt 586 zur Anwendung, der in der ersten Planung nicht mal in Erwägung gezogen worden war, weil der Kurvenradius zu eng war. Die Änderung wurde aufgrund politischen Drucks durchgeführt, plötzlich ist der vorher undenkbarer Kurvenradius in Ordnung. Dass damit ein Unfallschwerpunkt entsteht, an dem im Fall eines Unfalls der gesamte Verkehr durch die Stadt fließen müsste, haben die Planer nicht berücksichtigt, weil ein Unfall ein angeblich seltener Sonderfall ist. In diesem Fall wird eine erhöhte Unfallhäufigkeit in der Trassenführung begründet sein, man sollte daher von einer solchen Planung absehen.

Seite 28, Wohnen, Siedlung:

Es geht hierbei um die Gewichtung des Schutzgutes Mensch im Verhältnis zu den übrigen Schutzgütern. Haben die Planer den Einwand überhaupt verstanden? Eine andere Gewichtung hätte zusammen mit einer Beachtung der Siedlungsdichte zu anderen Ergebnissen in den Variantenvergleichen führen können. Die Siedlungsdichte nicht zu beachten, ist ein eklatanter Fehler, ohne dessen Korrektur das Raumordnungsverfahren nicht hätte abgeschlossen werden dürfen. Die anscheinend willkürliche Gewichtung der Schutzgüter stellt die Ergebnisse der Variantenvergleiche in Frage.

In den neuen Planungsunterlagen sind Grenzwertüberschreitungen prognostiziert. Die nicht näher genannten „entsprechenden Maßnahmen“ zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte könnten sich als schwierig und teuer erweisen, zumal bis zum Ende des Planfeststellungsverfahrens sicher der schärfere EU-Grenzwert für Feinstaub (50 µg/m³) gilt. Die dafür anfallenden, bisher unberücksichtigten Kosten verschlechtern das ohnehin schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39.

Keinesfalls kann die bisher praktizierte „Lösung“ Anwendung finden, die Immissionswerte einfach nicht zu messen.

Seit dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil Aktenzeichen 7 C 36.07 vom 27.9.2007 können Anwohner die Einhaltung von Feinstaub-Grenzwerten einklagen. In diesem Fall müssten wirksame Maßnahmen ergriffen werden, die wahrscheinlich aus Umleitungen oder LKW-Fahrverboten bestehen und die Autobahn unbrauchbar machen.

Seite 29, Absatz 1:

Es ist unvorstellbar, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen Lärm und Gesundheitsschäden nicht bewiesen sein soll. Natürlich ist Lärm gesundheitsschädlich.

Seite 29, Absatz 2:

In den neuen Planungsunterlagen werden Grenzwertüberschreitungen prognostiziert, die in diesem Absatz aufgestellte Behauptung ist falsch.

Seite 29, Punkt „Luftschadstoffe und Schutzgut Mensch“:

In den neuen Planungsunterlagen werden Grenzwertüberschreitungen prognostiziert. Auch Belastungen unterhalb der Grenzwerte sollten Einfluss auf die Bewertung des Schutzgutes Mensch haben.

Seite 30, Punkt 1:

Wäre wie behauptet die Lage bei Brücken in die Lärmberechnung eingeflossen, müsste man auf den Lärmkarten aufgrund der Unterbrechungen des Lärmschutzwalls oder der Lärmschutzwände an diesen Stellen Lärmkegel sehen. Da das nicht der Fall ist, wird die Lärmbelastung der Anwohner im Bereich von Brücken, Unterführungen und Anschlussstellen stärker sein als auf den Lärmkarten prognostiziert, in diesen Bereichen wird die Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen höher sein als prognostiziert. Es ist unklar, wie in diesen Bereichen wirkungsvoller Lärmschutz realisiert werden soll. Die dafür anfallenden Kosten sind bisher unberücksichtigt und verschlechtern das ohnehin schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39.

Seite 30 unten, Seite 31 oben:

Welche Lärmschutzrichtlinie Anwendung findet und welche nicht ist nicht relevant für die Feststellung dass eine Autobahn zu laut ist, um bei einer heutigen Neuplanung mitten durch ein Wohngebiet wie Lüneburg-Moorfeld geführt zu werden. Für eine überregionale Verkehrsverbindung wie die A39 ist ein Wohngebiet der denkbar schlechteste Ort. Aufgrund der Schwere dieses Konfliktpunkts hätten die Siedlungsbereiche des Lüneburger Stadtgebietes von vornherein aus dem Untersuchungsraum ausgeschlossen werden müssen.

Seite 31, Punkt „Vorbelastungen“:

Die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes dienen dem Schutz der Menschen. Folglich ist entscheidend, welchen Belastungen der Mensch ausgesetzt ist, unabhängig davon, woher die Belastung kommt. Die Immissionen der neuen Autobahn könnten nicht nur allein, sondern auch zusammen mit den Vorbelastungen eine Belastung der Menschen oberhalb der Grenzwerte verursachen. Daher hätten die Vorbelastungen berücksichtigt werden müssen. Außerdem wird vor bis zum Ende des Planfeststellungsverfahrens sicher der schärfere EU-Grenzwert für Feinstaub ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) gelten.

Seite 31, Punkt „500 m Abstand“:

Die A39 ist nicht wie behauptet durchgängig mit einem Mindestabstand von 500 m zu vorhandenen Siedlungsbereichen trassiert worden: In Lüneburg-Moorfeld verläuft die Trasse mitten durch das Wohngebiet. Wie bereits erwähnt wären die Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte in diesem Bereich teuer und würden das ohnehin schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39 weiter verschlechtern.

Seite 32/33, Erholung, Tourismus:

Jeder einzelne der genannten Zerstörungen oder Beeinträchtigungen mag für sich allein genommen hinnehmbar sein. Wenn man aber die Gesamtzahl der Argumente betrachtet und die Summe der Zerstörungen und Beeinträchtigungen sieht, ist das schon eine sehr starke Beeinträchtigung für Erholung und Tourismus und sicher nach Ansicht von Tourismus-Experten nicht hinnehmbar.

Seite 33, Wertverlust von Immobilien, Punkt 1:

Die eventuell auftretenden Probleme mögen technisch lösbar sein, aber auch sie sind in der bisherigen Kalkulation nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39.

Seite 34 oben:

Es geht nicht nur um die negativen Folgen des Planungsverfahrens, die Immobilienpreise werden sich schließlich wieder erholen, wenn diese wahnsinnige Planung endlich eingestampft wird. Aber falls man durch widrige Umstände in der jetzigen Planungsphase gezwungen wäre, seine Immobilie zu verkaufen, sollte man es auf eine gerichtliche Klärung des Sachverhalts ankommen lassen. Das Berufen auf die Sozialpflichtigkeit des Eigentums erscheint hier sehr einfach.

Falls es tatsächlich zum Bau der A39 kommen sollte und die Immobilienpreise sich deshalb nicht wieder erholen, würde es sicher zur Sammelklage der betroffenen Anwohner kommen.

Seite 34, Punkt 2:

Die Kosten für die Wildbrücken sind bisher nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39.

Seite 34, Punkt 3:

Auch hier wird durch das bloße Vergleichen, durch das Anlegen eines relativen Bewertungsmaßstabs nicht das Ausmaß des Schadens deutlich.

Seite 35, Punkt 1:

Die Kosten für größere Bauwerke sind bisher nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39.

Seite 35, Punkt 2:

Die Kosten für Umwegentschädigungen sind bisher nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39.

Seite 35, Punkt 4:

Vermutlich ist die Antwort der Planungsbehörde nicht richtig. Wahrscheinlich führt die Nähe einer Autobahn einer Belastung der landwirtschaftlichen Produkte.

Seite 36 unten, Seite 37 oben:

Die Zusätzliche Belastung der Zubringer-Straßen in Lüneburg wird anscheinend übersehen. Gerade im Wohngebiet Moorfeld hätte zusätzlicher Verkehr auf der Erbstorfer Landstraße, die für viele Kinder zum Schulweg zählt, gerade zu Stoßzeiten chaotische Folgen. Auch werden die durch diesen Verkehr erhöhten Belastungen mit Lärm und Schadstoffen übersehen.

Seite 37 unten, Seite 38 oben:

Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an der B4 im Bereich Lüneburg-Moorfeld sind dringend erforderlich. Anwohner erwägen notfalls eine Klage, in der sie sich auf das Bundesverwaltungsgerichts-Urteil vom 7.3.2007 (Aktenzeichen 9 C 2.06) berufen können, da auf der B4 im Bereich Lüneburg-Moorfeld 46000 statt der geplanten 15000 Kfz/Tag fahren.

Seite 38, Punkt 2:

Im Bereich Lüneburg-Moorfeld hat die geplante A39 mit ihrem engen Kurvenradius einen gefährlichen Unfallschwerpunkt, der von den Planern zunächst gesehen und später auf politischen Druck ignoriert wurde. Ein Unfall in diesem Bereich hätte verheerende Auswirkungen auf den Verkehr im Lüneburger Stadtgebiet. Die B4 ist an dieser Stelle mit ihren 46000 Kfz/Tag bereits überlastet. Eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 30% auf 60000 Kfz/Tag wie für die A39 prognostiziert ist zu gefährlich.

Seite 38, Punkt 3:

Genau wie bei den Arbeitsplätzen (es entstehen keine neuen Arbeitsplätze, sondern Arbeitsplätze werden nur verlagert) wird Kaufkraft verlagert, in welche Richtung auch immer. Der Unterschied ist, dass die Kaufkraft im Land bleibt und Arbeitsplätze (Produktion, Fließband,...) in das südost-europäische Ausland verlagert werden.

Seite 38, Punkt 4:

Das Billiglohn-Argument richtet sich nicht gegen eine bestimmte Trassenführung, sondern gegen die A39 insgesamt.

Seite 38, Punkt 5:

Verkehrskonzeptionelle Alternativen zum maßlosen Straßenbau finden hoffentlich (auch aufgrund der aktuellen CO₂-Diskussion) rechtzeitig auf Bundesebene mehr Beachtung, um den Bau der unwirtschaftlichen A39 zu verhindern. Aber auch ohne verkehrskonzeptionelle Alternativen wäre es sinnvoller, auf den Bau der A39 zu verzichten.

Seite 39, Absatz 2:

Hier drängt sich der Verdacht auf, dass nicht jedes Argument ausreichend Berücksichtigung fand. Bei vielen Argumenten ist nicht klar, welches andere Erfordernis der Raumordnung wichtiger war. Hier hätten alle Argumente aufgeführt und dazu Stellung bezogen werden müssen.

Seite 42, 43:

Wie die Planer richtig bemerken, ist ein Ausbau der B4 (aus Sicht des Schutzgutes Mensch) ohne Ortsumgehungen für die Dörfer zwischen Lüneburg und Uelzen nicht realisierbar. Warum sollte das nicht auch für Lüneburg gelten?

Die VUNO und die Kritiker der A39 meinen mit der Ertüchtigung der B4 nicht den Ausbau zu einer Autobahn, sondern wollen den Bundesstraßen-Status belassen. Auch in diesem Fall sind natürlich Ortsumgehungen notwendig, und zwar bereits jetzt und auch im Fall eines Baus der A39, die nicht so viel Verkehr von der B4 aufnehmen wird, dass die Belastung in den genannten Dörfern erträglicher wird.

Die Ortsumgehungen sind notwendig und werden früher oder später gebaut, mit allen verbundenen Nachteilen, weil der Vorteil der entlasteten Dörfer schwerer wiegt. Man sollte nicht zusätzlich auch noch die Nachteile der A39 in Kauf nehmen, die kaum Vorteile bietet.

Und auch für Lüneburg-Moorfeld wird man sich (ob mit oder ohne A39) eine Lösung einfallen lassen müssen, die über einige Meter hohe Lärmschutzwände hinausgeht. Lüneburg benötigt außerdem eine westliche Umfahrung, und zwar stadtnah, so dass innerstädtischer Verkehr aufgenommen werden kann. Eine A39-Westvariante wäre hier nicht hilfreich.

Seite 44 bis 46:

Hier werden eine ganze Reihe Konfliktpunkte genannt und dabei die Nachteile verschiedener A39-Varianten gegeneinander abgewogen. Es wird aber nicht erkannt, dass die Konfliktpunkte jeder Variante auf der ganzen Länge zwischen Lüneburg und Wolfsburg so stark sind, dass ein Bau der A39 insgesamt nicht zu rechtfertigen ist.

Seite 47 oben:

Es ist unglaublich, dass 20 km Ortsumfahrungen um an der B4 gelegene Dörfer nachteilig sei gegenüber einer kompletten Neutrassierung der A39 neben der vorhandenen B4. Hier

wird ein Nachteil für Naturschutzgebiete gesehen, aber das Schutzgut Mensch völlig außer Acht gelassen, dem durch Ortsumfahrungen Rechnung getragen würde.

Seite 49, 3.1.3:

Bereits in diesem Planungsstadium hätten die Wohngebiete Lüneburgs aus dem Suchraum ausgeschlossen werden müssen, denn sie sind bezüglich des Schutzgutes Mensch ein mindestens ebenso starker Konfliktbereich wie die FFH- und Naturschutzgebiete bezüglich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen.

Seite 49 / 50, Vorschlag „Q“:

Dass dieser Vorschlag aus gutem Grund, nämlich aufgrund des engen Kurvenradius, in der Ursprünglichen Planung nicht erwogen wurde, wird an dieser Stelle nicht mehr erwähnt.

Seite 61 / 62, 3.3.1.2:

Laut VUNO ist die A39 nicht die günstigste Möglichkeit, eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den Räumen Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter und Hamburg / Lüneburg zu schaffen. Von den Wissenschaftlern wird ein moderater Ausbau der B4 mit Ortsumgehungen als besser angesehen.

Seite 63, Gesamtbewertung:

Die B190n kann nicht entscheidend dafür sein, ob die A39 westlich oder östlich um Lüneburg herumgeführt werden soll. Im Übrigen geht die aktuelle Vorzugsvariante nicht um Lüneburg herum. Neben den erwähnten Entwicklungsimpulsen, die bei einer östlichen Variante angeblich eher zu erwarten sind, gibt es da noch das Schutzgut Mensch, das bei der Variante durch Lüneburg erheblich belastet wäre, was hier in keiner Weise erwähnt wird.

Seite 64, 3.3.2.2:

Diese vorsichtige Beschreibung negativer Auswirkungen der A39 könnte man beliebig drastischer formulieren.

Seite 64 / 65, A39:

Keiner der hier genannten positiven Aspekte wäre nicht auch durch den von der VUNO empfohlenen Ausbau der B4 erreichbar, und das mit deutlich weniger Nachteilen und wesentlich preiswerter.

Seite 66, 3.3.3.2:

Dass die Leistungsfähigkeit der zentralen Orte durch die A39 gestärkt wird, ist zweifelhaft. Auch hier wird wieder das VUNO-Ergebnis ignoriert.

Seite 67:

Die Übereinstimmung des Vorhabens „Bau der A39“ mit dem LROP erscheint etwas konstruiert. Der Vorteil gegenüber dem B4-Ausbau bleibt unklar.

Seite 68, Absatz 1:

Dass die Verkehrsanbindung bereits gut ist, wurde richtig erkannt. Das Festhalten an einer weiteren unnützen Autobahn ist nicht nachvollziehbar.

Seite 71, Gesamtbewertung:

Auch unter diesem Aspekt hätte ein Ausbau der B4 wesentlich geringere negative Auswirkungen.

Seite 74, 3.3.5.3, Absatz 2:

Hier wird nicht berücksichtigt, dass die A39 entgegen den früheren Planungen nun durch den engen Kurvenradius der sogenannten Ostumgehung geführt werden soll und somit weniger leistungsfähig und unfallträchtiger ist. Entgegen den Planern befürchten die Anwohner sehr

wohl negative Auswirkungen auch auf das untergeordnete Straßennetz, bzw. bereits die jetzige Situation beispielsweise in Lüneburg-Moorfeld auf der Erbstorfer Landstraße ist untragbar.

Seite 74, Absatz 4:

Auch für Barendorf und Scharnebeck besteht bereits eine gute Anbindung an die A250, Neetze ist außerhalb des 5km-Radius.

Seite 75, Gesamtbewertung:

Dieselben positiven Effekte könnte man durch den Ausbau vorhandener Straßen erreichen, ohne dass eine Autobahn nötig wäre.

Seite 78, Gesamtbewertung:

Bezüglich der Naturräume bedeutet die Wahl der A39-West- oder –Ostvariante nur die Wahl zwischen „sehr hohe negative Auswirkungen“ und „etwas weniger schwerwiegende negative Auswirkungen“. Wenn die Natur im Gesamtkonzept eine wichtige Rolle spielen würde, dürfte die A39 nicht gebaut werden. Der von der VUNO empfohlene Ausbau des vorhandenen Straßennetzes wäre eine um Größenordnungen geringere Naturbelastung.

Seite 81, letzter Absatz:

Der Text sollte der Übersicht halber in einem eigenen Kapitel zur Darstellung und Bewertung der Auswirkungen stehen.

Seite 87 bis 92:

Die Bewertung der Auswirkungen zu Naturschutz und Landschaftspflege umfasst 6 Seiten, deutlich mehr als bei den bisherigen Aspekten, und alle beschriebenen Auswirkungen sind negativ. Aus Sicht des Naturschutzes ist die A39 katastrophal.

Seite 93, Gesamtbewertung:

Die Ostvariante, die hier als „erheblich weniger negativ“ bezeichnet wird, ist immer noch erheblich ungünstiger als der auch in dieser Betrachtung fehlende von der VUNO empfohlene Ausbau des vorhandenen Straßennetzes.

Seite 99, Gesamtbewertung:

Auch hier ist die unberücksichtigte VUNO-Lösung erheblich günstiger als die günstigste aller A39-Varianten.

Seite 108 unten:

Auch hier ist die unberücksichtigte VUNO-Lösung erheblich günstiger als die günstigste aller A39-Varianten. Ob die erwähnten baulichen und technischen Maßnahmen bereits in die Kostenermittlung eingeflossen sind, wird nicht erwähnt.

Nicht berücksichtigte Argumente:

- Relativer Bewertungsmaßstab
- Willkürliche Auswahl von Teilabschnitten für Variantenvergleiche
- Zu geringe Gewichtung des Schutzgutes Mensch
- Betrachtung von Siedlungsflächen ohne Berücksichtigung der Siedlungsdichte
- Variante Teilabschnitt 586 ist bezüglich des Schutzgutes Mensch ungünstiger als Variante Teilabschnitt 502, obwohl ein Hauptargument gegen Variante Teilabschnitt 502 das Schutzgut Mensch war.