

**Einwand der
Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld
im Rahmen der Beurteilung
der Vorzugsvariante zur A39**

Inhaltsverzeichnis

1	Grundsätzliche Bemerkungen.....	3
2	Planerische Grundannahmen	3
2.1	Berechnung der Wirtschaftlichkeit.....	3
2.2	Prognose der verkehrlichen Belastung 2015	3
2.3	Prognose der verkehrlichen Wirkung.....	4
3	Entwurf und Trassierung.....	4
4	Schutzgut Mensch	5
4.1	Belastungen durch Lärm	5
4.1.1	Isolierte Betrachtung der Auswirkungen der A 39	6
4.1.2	Unvollständige und falsche Anwendung rechtlicher und technischer Vorschriften	7
4.1.3	Fehler in Berechnung der Lärmemissionen	8
4.1.4	Fehlerhafte Gebäudezählung	8
4.1.5	Zusammenfassung Auswirkungen Lärm	9
4.2	Auswirkungen durch Schadstoffeinträge	9
4.3	Schutzgut Mensch.....	10
4.3.1	Widerspruch zwischen Anspruch und Methodik.....	10
4.3.2	Zerstörung des Wohnumfeldes	11
4.3.3	Zerstörung der Erholungsfunktion	12
5	Schutzgut Pflanzen und Tiere.....	13
6	Schutzgut Wasser.....	13
7	Schutzgut Klima/Luft.....	15
8	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	15
9	Zusammenfassung	15

1 Grundsätzliche Bemerkungen

Die Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld lehnt den Bau der A 39 generell ab. Insbesondere die Teilabschnitte 502 und 503 sind aus folgenden Gründen abzulehnen:

- Die Anbindung führt ohne verkehrliche Notwendigkeit Verkehr in das Stadtgebiet von Lüneburg herein und belastet hierdurch in unzumutbarer Weise die Bevölkerung in ihrer Lebensumwelt.
- Durch den Bau A39 entsteht eine drastische Entwertung der Natur-, Freizeit- und Erholungslandschaft im Lüneburger Osten.
- Die Planung führt zu einem starken Wertverlust der Immobilien im Umfeld der A39.
- Die vorliegende Planung minimiert die negativen Auswirkungen nicht auf das unumgängliche Maß und führt keine Ausgleichsmaßnahmen auf, die die zerstörten und beeinträchtigten Funktionen kompensieren oder wiederherstellen können.

Gegen die geplante Vorzugsvariante der A39, insbesondere den Teilabschnitt 502 und/oder Variante Teilabschnitt 503 und/oder Variante Teilabschnitt 504 durch die Stadt Lüneburg, erheben wir folgende Einwände. Hilfsweise werden auch Punkte angesprochen, die bei einer eventuellen Realisierung des Projekts zu beachten sind.

2 Planerische Grundannahmen

2.1 Berechnung der Wirtschaftlichkeit

Laut dem Erläuterungsbericht wurde, „da für die Investitionskosten zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung nur überschlägig geschätzte Werte angesetzt werden konnten, (...) im Rahmen der verkehrswirtschaftlichen Betrachtung auf die Ermittlung eines exakten Nutzen- Kosten-Verhältnisses verzichtet. Stattdessen wurden die Nutzen- Kosten-Verhältnisse der Linienvarianten relativ zueinander betrachtet“ (siehe Erläuterungsbericht, S. 205).

Wir fordern, die Wirtschaftlichkeitsberechnung erneut durchzuführen, auch wenn „der generelle Nachweis der Wirtschaftlichkeit (...) hier nicht erforderlich (ist), da er bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes durchgeführt“ wurde (siehe Erläuterungsbericht S. 94). Da bisher keine separaten Wirtschaftlichkeitsdaten für die A39 herausgegeben wurden, sind die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Nord-Ost anzunehmen. In den Verkehrsuntersuchungen Nord-Ost wird die A39 nicht empfohlen.

2.2 Prognose der verkehrlichen Belastung 2015

„Die bundesweite Verkehrsprognose wurde als Grundlage der Verkehrsprognose für den Untersuchungsraum der A 39 genutzt, sodass eine autarke Verkehrsprognose nicht zu erarbeiten war“ (siehe Verkehrsuntersuchung, S. 35). Dies bedeutet, dass regionale Besonderheiten keine Berücksichtigung finden. Lüneburg gilt als attraktives Zentrum in der Metropolregion Hamburg und hat für die Zukunft mit weiter steigenden Einwohnerzahlen zu rechnen.

Als Folge bedeutet dies, dass die innerörtlichen Verkehre in Lüneburg höher als im Gutachten berechnet, ausfallen werden. Die Belastungen, die in der Umweltverträglichkeitsstudie angenommen werden, werden für Lüneburg also erheblich höher liegen.

Zudem ist fraglich, ob die für 2015 prognostizierten Werte für den LKW-Verkehr korrekt ermittelt wurden. Als Entlastungslinie der stark frequentierten A7 wird insbesondere der LKW-Verkehr einen hohen Anteil auf der A39 einnehmen. Der angesetzte Wert von 22,9% ist nicht realistisch. Da ein erhöhter LKW-Anteil auch überproportional die Lärm- und Schadstoffimmissionen erhöht, muss eine nachvollziehbare und detaillierte Untersuchung erfolgen.

Wir fordern deshalb eine Wiederholung der Verkehrsuntersuchung mit der Berücksichtigung der für Lüneburg geltenden Parameter. Eine regional wirksame Maßnahme wie die A39 kann unter der Berücksichtigung lediglich bundesweiter Prognosewerte nur zu fehlerhaften Ergebnissen kommen.

2.3 Prognose der verkehrlichen Wirkung

Wie im vorangegangenen Kapitel erläutert, werden durch regionale Effekte die Verkehrsbelastung innerhalb Lüneburgs gegenüber den angenommenen Werten erheblich höher liegen, da Lüneburg als attraktives Zentrum der Metropolregion eine steigende Einwohnerzahl zu erwarten hat. Unter diesem Gesichtspunkt werden die nachfolgenden Aspekte noch verstärkt.

Durch die Vorzugsvariante verliert Lüneburg die verkehrsentlastende Wirkung der B4 durch den Verlust von Anschlussstellen im Lüneburger Stadtgebiet. In Lüneburg sind „... durch entfallende Verknüpfungen des Stadtstraßennetzes mit der Umgehungsstraße umfangreiche Veränderungen des Verkehrsmengengerüsts zu erwarten“ (siehe Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S.13).

So ergeben sich für Lüneburg mit der A39 gegenüber der Prognose ohne A39 in 2015 eine um 20 % erhöhte Verkehrsbelastung (plus 11.000 Kfz/Tag) (siehe Erläuterungsbericht, S. 261). Dies wiegt umso schwerer, als dass das Stadtgebiet von Lüneburg schon jetzt die stärksten Verkehrsbelastungen an der geplanten A39 aufweist.

Der innerörtliche Verkehr Richtung A39 im Osten Lüneburgs von und nach Osten muss bei der Vorzugsvariante über die Erbstorfer Landstraße zur Anschlussstelle Lüneburg Stadtkoppel oder Lüneburg Moorfeld geführt werden. So werden allein für die Anschlussstelle Lüneburg-Moorfeld pro Tag 13.000 Kfz prognostiziert (siehe Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 27). Im Vergleich zur Anschlussstelle Lüneburg-Stadtkoppel wird ersichtlich, dass über Anschlussstelle Lüneburg-Moorfeld fast der gesamte innerörtliche Verkehr Richtung A39 abgeführt wird.

Die derzeitige 502-Variante ist grob fehlerhaft geplant. Sie zerstört ohne Ersatz einen funktionsfähigen Abschnitt der innerstädtischen Verkehrsstruktur. Die Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung im Bereich der 502-Variante durch den zusätzlichen Verkehr sind in der Planung nicht berücksichtigt.

Wir fordern, die vorliegenden Planungen, insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie zu wiederholen, da diese zusätzlichen Belastungen im Rahmen der Untersuchungen nicht wie notwendig berücksichtigt werden.

3 Entwurf und Trassierung

„Als besondere Konfliktbereiche sind die Städte Lüneburg und Gifhorn hervorzuheben, da mögliche Trassenführungen der A 39 dort unmittelbar durch das Stadtgebiet führen müssen“ (siehe Erläuterungsbericht, S. 38). In der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Sensibilität des Untersuchungsraumes mit seinen vielen Konfliktschwerpunkten hingewiesen und auf die Möglichkeit, dass Planungskorridore bei näherer Betrachtung der Konfliktschwerpunkte aus der weiteren Betrachtung ausscheiden (siehe Raumanalyse, S. 51). Bei den insbesondere im Lüneburger Stadtgebiet bestehenden Interessenkonflikt ist nicht einsehbar, warum die Varianten nicht aus der Planung ausgeschlossen wurden. Die Varianten durch Stadtgebiete hätten deshalb von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden müssen.

Beim Entwurf der Trassierung der Variante 503 wurde nicht die alternative Möglichkeit betrachtet, die Variante 503 bereits westlich der Artlenburger Landstraße nördlicher nach außen zu verschwenken, um so den Mindestkurvenradius auch ohne Abriss von Häusern im Moorfeld zu erreichen. Das hierfür zu entfernende und durch Fa. Max Bahr gewerblich genutzte Gebäude wird in naher Zukunft geräumt. Es ist nicht einsehbar, dass eine Vernichtung von 30 Wohnhäusern geringer gewertet wird, als die Vernichtung einer Gewerbefläche und dass nicht beachtet wurde, dass bereits ein wichtiges Grundstück planerisch „zum Nulltarif“ einbeziehbar ist.

Um den im Gutachten angemerkten Unfallschwerpunkt auf der jetzigen Ostumgehung zu entschärfen, bieten sich auch Kontrollen der Geschwindigkeitseinhaltung (fest installierte Anlagen, mobile Kontrollen) an. Somit können auch dort geringere Radien genommen werden.

Gänzlich unverständlich ist folgende Aussage: „Eine Zwangslage ergibt sich im Bereich des Stadtgebietes Lüneburg. Neben kleinen Kurvenradien von $R = 900$ m in diesem Bereich kommt es abschnittsweise auch zu einer geringfügigen Unterschreitung des Mindestradius von $R = 720$ m durch Anwendung eines Radius von $R = 700$ m. Aufgrund der in diesem Bereich auch aus lärmschutztechnischen Gründen zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf voraussichtlich

maximal 100 km/h ist diese Unterschreitung vertretbar. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h ist gemäß RAS-L ein Mindestradius von $\min R = 450$ m vorgeschrieben, der demnach in diesem Abschnitt deutlich übertroffen wird“ (siehe Erläuterungsbericht, S. 264). Hier stellt sich die Frage, warum die Variante auf der jetzigen Ostumgehung aufgrund des engen Kurvenradius ausgeklammert wurde? Dieser Radius wird auf der bestehenden Ostumgehung eingehalten.

Weiterhin ist es unverständlich, warum eine Autobahn Seitenstreifen haben muss. Viele Beispiele (insbesondere auch Stadtautobahnen) zeigen, dass auf einen Seitenstreifen verzichtet werden kann. Warum wird hier die Maximallösung gefordert, wo doch zur Minimierung von schädlichen Auswirkungen auch eine geringere Trassierung als „abgespeckte“ Variante ausreichend ist?

Die durch ein eng besiedeltes Stadtgebiet führende Variante verhindert zudem einen eventuellen Ausbau der A39 auf 6 Spuren - sollte es zu einer weiteren Steigerung der Verkehrszahlen kommen.

Zudem ist nicht einsehbar, warum der Ausbau der B4 zur Autobahn nur südlich von Uelzen verfolgt wird (siehe Raumanalyse, S. 48). Die Möglichkeit des Ausbaus der B4 als leistungsfähige Bundesstraße wird somit in Teilen ignoriert. Dabei ist dies das Ergebnis der von staatlicher Seite in Auftrag gegebenen wissenschaftlichen Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO) aus 1995 und 2002. Dies ist ein Widerspruch zum Erläuterungsbericht, in dem im Kartenmaterial die B4 zwischen Lüneburg und Uelzen als Bundesstraßen-Variante eingezeichnet ist. Warum ist hier keine Umweltverträglichkeitsprüfung als Alternative zur A39 durchgeführt worden? Eine Variante mit demselben Verlauf und Anschluss an das südliche Ende der Lüneburger Ostumgehung fehlt zudem in den Betrachtungen.

Auch wird hier nicht der Planungsauftrag des Bundesverkehrswegeplanes (siehe Bundesverkehrswegeplan 2003, Anhang Niedersachsen, Seite 118) erfüllt. Hier ist die A39 als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag genannt. Dort steht unter anderem: „Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“ Eine gewissenhafte Umsetzung dieser Forderung ist nicht erkennbar.

Die Auswahl der Gelenkpunkte für den Variantenvergleich erscheint willkürlich. Der Gelenkpunkt GP1 wird erst im Hauptvariantenvergleich eingebunden. Dabei müssen schon im ersten Schritt die Varianten GP1-18, GP1-25 und GP1-36 verglichen werden. Bei einem dieser Vergleiche wäre als Vorzugsvariante möglicherweise auch eine Variante westlich von Lüneburg ermittelt worden (siehe Auswirkungsprognose, S. 63 ff.).

Aufgrund der hier getroffenen Aussagen sind weitere Alternativen in der Trassierung zu suchen und zu bewerten.

4 Schutzgut Mensch

4.1 Belastungen durch Lärm

Die zusätzliche Lärmbelastung um den Nahbereich der „Vorzugsvariante“ ist auch in der UVS (Hauptvariantenvergleich GP1-46) ausdrücklich beschrieben. Die UVS spricht von einer Einhaltung der Grenzwerte durch aktiven und passive Lärminderungsmaßnahmen. Es ist lange bekannt, dass das Empfinden von Lärm subjektiv ist und dass die vorhandenen Grenzwerte einen nur unvollständigen Schutz vor Lärmbelastigungen und dem durch Dauerbeschallung erzeugten Unwohlbefinden bis hin zu auftretenden Krankheiten bieten. Was harmlos als „passive Lärminderungsmaßnahmen“ umschrieben wird, heißt nichts anderes, als dass die Anlieger der Trasse z.B. nachts die Fenster geschlossen zu halten haben. Dieses ist eine nicht zumutbare Einschränkung des persönlichen Wohlbefindens.

Die Belastung durch Lärm ist mit Sicherheit eine der größten und für die menschliche Wahrnehmung negativsten Folgen des Autobahnbaus in den dicht besiedelten Bereichen im Lüneburger Stadtgebiet.

Lärm löst in Abhängigkeit von der Tageszeit (Tag/Nacht) in unterschiedlichem Maße unterschiedliche Reaktionen aus. Diese Spezifika sind im Rahmen einer derart beinträchtigenden Maßnahme, wie dem geplanten Bau der A 39, gesondert zu berücksichtigen.

Im Allgemeinen sind 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. Diese Bedingungen werden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen. Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen (siehe <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/laerm/strassverkehr/laermwirkung/gesundh.htm>).

Diese bekannten Beeinträchtigungen durch Lärm werden im Rahmen des Schallschutzgutachtens nicht genügend berücksichtigt. Insgesamt ist festzustellen, dass das vorliegende Gutachten aufgrund zum Teil gravierender Fehler und einem veralteten inhaltlichen Ansatz nicht für einen Variantenvergleich ausreicht.

4.1.1 Isolierte Betrachtung der Auswirkungen der A 39

Das Lärmschutzgutachten betrachtet nur die von der geplanten Autobahn ausgehenden Emissionen (siehe Schalltechnische Untersuchung, Seite 8). Dies ist ein grober methodischer Fehler. Zudem wird nur im Variantenvergleich GP2-5 (Varianten 502 und 503) eine detaillierte Untersuchung durchgeführt. Von den Nachteilen einer nahen Autobahn sind aber weit mehr Anwohner betroffen.

Das BImSchG soll sicherstellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können. Daraus folgt zwangsläufig, dass sich ein Immissionswert für schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf die Summe der beim Betroffenen einwirkenden Geräusche beziehen muss. Dies hat z.B. bereits der Länderausschuss für Immissionsschutz in der „Musterverwaltungsvorschrift zur Ermittlung, Beurteilung und Verminderung von Geräuschimmissionen“ 1995 erkannt (<http://www.dalaerm.de/laermrep/lrep033b.htm>).

Im Grünbuch „Künftige Lärmschutzpolitik“ der Europäischen Kommission von 1996 stellt diese fest, dass für Bewohner in Gebieten mit einer hohen Vorbelastung, keine Verschlechterung der Lärmsituation eintreten darf. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass bei längerer Einwirkung eher eine Sensibilisierung auf dem Lärm als eine Gewöhnung eintritt (Umweltbundesamt und Methodenkonzept zu Bestandsbewertung, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich gemäß § 2 UVPG zum vorläufigen Untersuchungsrahmen zur A 39)

Gerade der Bereich Kloster Lüne und Lüne-Moorfeld im Bereich der Erbstorfer Landstraße ist durch die Bahnstrecken Hamburg – Hannover und Lübeck – Lüneburg, durch die Bundesstraße 209 im Bereich Bockelmannstraße und die Erbstorfer Landstraße schon jetzt stark belastet. Eine Ausklammerung dieser Vorbelastung kann somit keine objektive Beurteilung der künftigen Lärmbelastung ergeben.

Hinzu kommt, dass laut der „Verkehrsdaten für die Vorzugslinie“ insbesondere in Lüneburg „... durch entfallende Verknüpfungen des Stadtstraßennetzes mit der Umgehungsstraße umfangreiche Veränderungen des Verkehrsmengengerüsts zu erwarten sind“ (siehe Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 13).

Sowohl das schalltechnische Gutachten als auch die UVS (Variantenvergleich) gehen von einem Rückbau der bisherigen Schnellstraße zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Stadtkoppel aus und ermitteln hieraus eine Minderverlärnung des Bereichs Lüne-Moorfeld.

Die bei diesem (theoretischen) Szenario entstehende Mehrbelastung der Erbstorfer Landstraße, allein durch den Wegfall der Anschlussstelle Ebensberg, wird in keiner Weise berücksichtigt.

Durch Wegfall der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße ist auch ohne Untersuchung der sich verändernden Verkehrsströme ersichtlich, dass im Bereich Lüne-Moorfeld es zu erheblichen Verschiebungen und Erhöhungen der Verkehrsmengen kommt. Da zudem die geplante Anschlussstelle zur A 39 an der B 209 stadtnah gelegen ist, ist mit erheblichen Mehrbelastungen durch Rückstau insbesondere in Zeiten des Berufsverkehrs zu rechnen.

4.1.2 Unvollständige und falsche Anwendung rechtlicher und technischer Vorschriften

Ein weiterer grober methodischer Fehler ist die unvollständige und falsche Anwendung rechtlicher und technischer Vorschriften.

Die Schutzkategorie „Kurgebiete, Krankenhäuser, Altenheime, Schule“ der 16. BImSchV mit den Grenzwerten 57 dB(A) bei Tage und 47 dB(A) bei Nacht werden im Gutachten nicht betrachtet. Da diese Schutzkategorie den strengsten Grenzwert der 16. BImSchV darstellt, hätte eine Betrachtung erfolgen müssen. Zumal im Bereich des Kloster Lüne ein Kindergarten, eine Grundschule sowie Fachschulen angesiedelt sind.

Eine Aussage auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen ist deshalb nicht möglich, da neben der gesonderten Betrachtung der vom 16. BImSchV vorgegeben Grenzwerte auch nicht die gewählte Betrachtung „Lärmsituation am Tage in 2 m Höhe“ ausreicht. Da es sich insbesondere bei der Grundschule um ein mehrgeschossiges Bauwerk handelt, muss eine nachträgliche Untersuchung der höher liegenden Geschossflächen erfolgen. Da laut der Übersichtskarte mit der Betrachtung der Lärmsituation am Tage in 2 m Höhe dieser Bereich mit Pegeln von 55 dB(A) bis 64 dB(A) belastet wird, ist aber schon jetzt klar ersichtlich, dass der von der 16. BImSchV zulässige Grenzwert überschritten wird. Da das Schallschutzgutachten zudem den Kindergarten sowie die anliegenden Schulen auch verbal nicht betrachtet, sind unseres Erachtens die Schlussfolgerungen des Gutachtens nichtig.

Ein weiterer grober methodischer Fehler sind die falsch angewandten Stufen der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau).

Die DIN 18005 unterscheidet, ebenso wie die TA Lärm und die Bebauungspläne im Bereich Lüne-Moorfeld zwischen „Allgemeinen Wohngebieten“ und „Reinen Wohngebieten“ wobei letztere deutlich niedrigere Lärmgrenzwerte aufweisen. Bei der Ausweisung der Schutzstufen (siehe Schalltechnische Untersuchung, S. 4), werden lediglich die Schutzwerte mit für „Allgemeine Wohngebiete“ mit 55 dB(A) bei Tage und 45 dB(A) bei Nacht herangezogen. Die Schutzstufe „Reine Wohngebiete“ weist mit 50 dB(A) bei Tage und 40 dB(A) bei Nacht erheblich strengere Werte auf. Diese Werte im Schallschutzgutachten nicht betrachtet.

Im Bereich Lüne-Moorfeld sind aber laut B-Plan 13neu der Stadt Lüneburg weite Bereiche als „Reine Wohngebiete“ ausgewiesen. Dieses betrifft vor allem die Bereiche unmittelbar östlich des Moorwegs, die laut schalltechnischer Untersuchung auch bei den bereits deutlich höheren Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV z.T. noch durch passiven Lärmschutz „geschützt“ werden müssen. Es betrifft außerdem den gesamten Bereich der älteren Bebauung südlich der Erbstorfer Landstrasse zwischen Meisterweg und Lüne Center. Für diesen Bereich wurde kein Bebauungsplan ausgewiesen, da es sich aber um reine Wohnbebauung handelt, müssen auch hier die Schutzwerte der DIN 18005 für „Reine Wohngebiete“ Anwendung finden.

Es ist nicht hinnehmbar, dass im Rahmen von Detailuntersuchungen bestehende Grenz- und Richtwerte nicht betrachtet und untersucht werden. Das Schallschutzgutachten ist deshalb unter Berücksichtigung der Grenzwerte der DIN 18005 und der Grenzwerte für Schulen und Kindergärten der 16. BImSchV zu wiederholen.

Die Grenzwerte der DIN 18005 entsprechen im Allgemeinen dem „Stand der Technik“ in der Rechtsprechung.

Wir fordern, im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens zur A39 ihrer Verpflichtung zu einer Lärminderungsplanung nach § 47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes nachzukommen. Danach sind Städte und Gemeinden verpflichtet Lärminderungspläne aufzustellen, wenn in Wohn- oder anderen schutzwürdigen Gebieten nicht nur vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind. Dass dieses im Falle eines Autobahnbaus zutrifft, dürfte eindeutig sein.

4.1.3 Fehler in Berechnung der Lärmemissionen

Als weiterer grober Fehler ist zu bemerken, dass die geplante Anschlussstelle nicht im Gutachten berücksichtigt wird. Aufgrund der offeneren Bauweise der Anschlussstelle ist insbesondere im Bereich des Kloster Lüne und Lüne-Moorfeld mit erheblich stärkeren Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen. Welche Auswirkungen eine Anschlussstelle auf die Lärmemissionen hat, ist der Betrachtung der „Ebensbergvariante“ zu entnehmen.

Hierdurch wird klar ersichtlich, dass sich aufgrund der geplanten Anschlussstelle der betroffene Bereich erheblich ausweitet und somit auch die Anzahl der betroffenen Häuser bei der Variante 502 steigt.

Verstärkt wird dieser Fehler durch die fehlende Unterbrechung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Querung Erbstorfer Landstraße und der Bahnlinie Lüneburg – Lübeck. Durch die in diesem Bereich notwendige Öffnung der Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände erfolgt eine erhebliche Ausweitung des betroffenen Bereiches und der betroffenen Häuser.

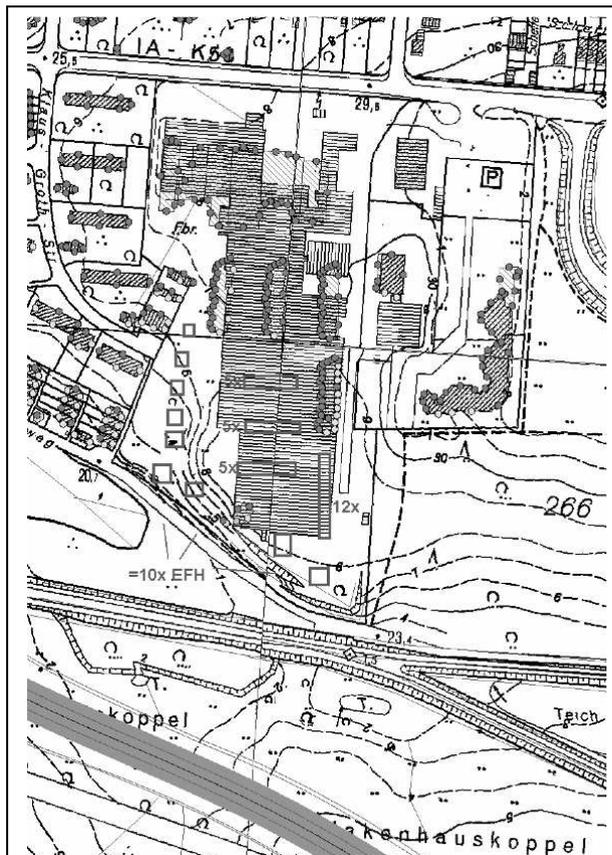
Auch ist fraglich, ob lärmverstärkende Schall-Reflexionen an Brücken berücksichtigt worden sind.

Die schalltechnische Untersuchung und die Gebäudezählung muss also, um eine objektive Bewertung zu gewährleisten, wiederholt werden. Dies gilt insbesondere auch deshalb, da bei der Untersuchung der Variante 503 die Anschlussstelle Teil der Betrachtung ist.

Wie in den entsprechenden Kartenausschnitten deutlich zu sehen, verläuft die Trasse südlich des Löwecenters mit 21-22 m über NN deutlich tiefer als die Häuser der Neubausiedlung (ca. 28 m über NN). Für diesem Bereich kann und muss der Lärmschutz aus der Berechnung und Bewertung ausklammert werden, da er aufgrund der Topographie nichts nützen kann. Die für diesen Bereich ermittelten Werte zweifeln wir an!

Wie im Kapitel „Prognose der verkehrlichen Belastung 2015“ beschrieben, wird der LKW-Anteil vermutlich höher liegen. Deshalb muss von einer weiter erhöhten Lärmbelastung ausgegangen werden.

4.1.4 Fehlerhafte Gebäudezählung



Als weiterer Fehler ist anzumerken, dass die Gebäudezählung nicht mit den aktuellen und auch nicht mit den zukünftigen Gegebenheiten übereinstimmt (siehe Karte). Im Bereich des Löwe-Centers werden

- 9 Einzelhäuser (3 bezogen, eins im Juni bezogen, 2 in Bauvorbereitung, 3 Bauplätze zum Verkauf), und
- 27 Reihenhäuser (12 bezogen, 15 im Bau, in 2006 bezogen) nicht bei der Gebäudezählung berücksichtigt (rot gekennzeichnete Häuser).

Der Neubau eines Mehrfamilienhauses sowie das Bauvorhaben der Fa. Schulte Bauregie an der Erbstorfer Landstraße in Höhe der Bahnlinie Lübeck – Lüneburg werden ebenfalls nicht eingerechnet.

Die Werte der Gebäudezählung sind den wirklichen Gegebenheiten anzupassen. Zudem ist auf Grundlage der Neuzählung eine Anpassung der Schlussfolgerungen notwendig.

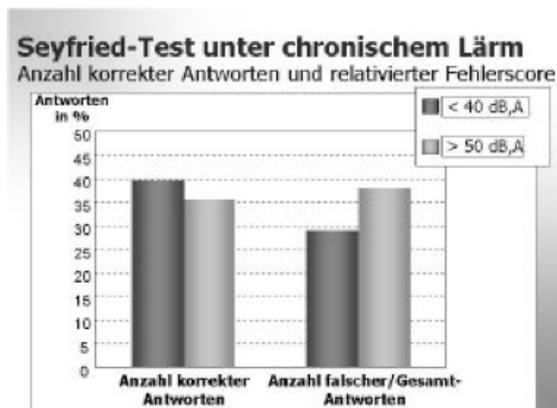
4.1.5 Zusammenfassung Auswirkungen Lärm

Abschließend ist festzustellen, dass die vorliegende schalltechnische Untersuchung aufgrund der mangelhaften Ausführung keine objektive Bewertung der untersuchten Varianten zulässt.

Wir fordern deshalb, die schalltechnische Untersuchung zu wiederholen. Die oben beschriebenen Anforderungen sind in die erneute Untersuchung zu integrieren.

Dies gilt umso mehr, als die schalltechnische Untersuchung ein Eckpfeiler der UVS ist und diese aufgrund der fehlerhaften Ausführung so zwangsläufig auch zu einem falschen Ergebnis gekommen ist.

Ohne die notwendigen nochmaligen Untersuchungsergebnisse vorwegzunehmen, besteht aufgrund der oben beschriebenen Fehler kein Vorteil der Variante 502 gegenüber der Variante 503 mehr. Vielmehr ist festzustellen, dass der Betrieb der geplanten A 39 bei beiden Varianten durch den Verkehrslärm langfristig eine Gesundheitsgefährdung für die Anwohner verursacht.



Studien beweisen, dass es zwischen dem Leistungsvermögen von Kindern und dem einwirkenden Lärm einen Zusammenhang gibt. Im Rahmen eines Tests schnitten die Lärm belasteten Kinder im Gedächtnistest schlechter ab (geringer Zahl richtiger und mehr falsche Antworten). Ein Lesetest ergab einen statistischen Trend in diese Richtung (http://www.hss-innsbruck.at/Verkehrslärm_Lercher.PDF).

Nach neuesten Erkenntnissen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin gelten Schallpegel bis 30 dB (A) als optimal. Diese Werte werden nach dem Bau der A 39 erheblich überschritten.

Es ist für uns somit nicht hinnehmbar, dass aufgrund der A39 die Bildungschancen unserer Kinder verschlechtern.

Gesundheitsgefährdungen durch langandauernde Belastung mit Verkehrslärm werden auch in der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts schon ab einem Maß von 30 dB(A) "am Ohr des Schlafers" anerkannt. Wie eingangs geschrieben, können diese Bedingungen bei gekippten Fenstern noch erreicht werden, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) liegen. Trotz der geplanten bis zu 6 Meter hohen Lärmschutzwälle wird dieser Grenzwert bei gelegentlich "gekippt" geöffneten Fenster in den zur Autobahn gewandten Räumen überschritten werden.

Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Verkehrslärm bewirkt einen Dauerstress und langfristig ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf Erkrankungen. Auch diese Werte werden nach dem Bau der A 39 in vielen Bereichen erheblich überschritten. Die Erholungsnutzung unserer Hausgärten und Nutzung der Gebiete für Spaziergänge wird somit entwertet.

Aus den oben beschriebenen Ausführungen lehnen wir beide Varianten als ungeeignet ab, da in beiden Fällen eine erhebliche Verschlechterung der jetzt schon unbefriedigenden Lage erfolgt.

4.2 Auswirkungen durch Schadstoffeinträge

Die Grenzwerte der Bundesimmissionsschutzverordnung werden „bereits im Fahrbahnrandbereich eingehalten, so dass keine erheblichen Auswirkungen auf den Menschen zu erwarten sind. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab. Eine weitere Betrachtung der Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Schadstoffeintrag ist daher nicht erforderlich“ (siehe Erläuterungsbericht, S.81)

Die diese Aussage stützende Prognose zweifeln wir an. Die Stadt Lüneburg liegt topographisch bedingt durch das Urstromtal der Ilmenau und durch den Geestrücken in das Urstromtal der Elbe in einer Senke. Feinstaub und Smog werden sich wie eine Glocke über die Stadt legen und die Einwohner gefährden. Hier gab es in vergangenen Jahren schon eine Untersuchung wegen aufgetretenen Pseudo-Krupp Fällen bei Kindern. Auch wurde eine Bewerbung zum Bad Lüneburg aus Luftverunreinigungsgründen abgelehnt.

Bereits heute werden Feinstaub-Grenzwerte in vielen deutschen Städten überschritten. Um dem entgegenzusteuern sind auch Fahrverbote im Gespräch. Das eine Autobahn über Stadtgebiet keine Auswirkungen haben soll, ist nicht nachvollziehbar.

Dies gilt um so mehr, als das die gewählte Art der Berechnung „keinen Anspruch auf die exakte Berechnung (erhebt), sondern (...) lediglich eine näherungsweise Abschätzung“ ermöglicht (siehe UVS Auswirkungsprognose, S. 10).

Zudem ist die gewählte Berechnungsmethode für „Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ für eine Stadttrasse nicht ausreichend (siehe UVS Auswirkungsprognose, S. 10).

Zur Ermittlung der Vorbelastung wurden „die typisierenden Hintergrundbelastungen (...) für den Gebietstyp „Freiland – hoch“ verwendet“ (siehe UVS Auswirkungsprognose, S. 11). Diese Methodik ist sicher für eine Stadttrasse nicht sinnvoll.

Insbesondere bei der Stadt Lüneburg mit einer starken Vorbelastung und mit noch weiter steigenden Belastungen aufgrund der negativen innerörtlichen Auswirkungen der A39 muss eine exaktere Berechnung der Schadstoffimmissionen erfolgen. Hinzu kommt, dass das Lüneburger Holz, der Klosterforst, der Forst Vier Bäume und die Kleingartenkolonie die jetzt schon vorhandene Luftverschmutzung filtern. Die Variante 502 zerschneidet und verkleinert diese Filterräume und belastet Lüne-Moorfeld drastisch mehr.

Wir beantragen daher ein medizinisch-lufthygienisches Gutachten fertigen zu lassen, in dem die Vorbelastung des Stadtgebietes von Lüneburg dargestellt und die Veränderungen durch den Autobahnbau mit etwaigen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner prognostiziert werden.

4.3 Schutzgut Mensch

4.3.1 Widerspruch zwischen Anspruch und Methodik

„Zur Binnendifferenzierung des Raumes wurden einerseits die Kriterien mit „nur“ mittleren Raumwiderständen aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Entscheidungserheblichkeit ausgeblendet und darüber hinaus eine Überlagerung hoher Raumwiderstände unterschiedlicher Schutzgutfunktionen auf einer Fläche durchgeführt. Ausgehend von den Flächen mit einmaligem hohem Raumwiderstand lassen sich auf diese Weise Flächen mit zwei und mehrmaligem hohem Raumwiderstand von einander abgrenzen“ (siehe Erläuterungsbericht, S. 32). Aufgrund dieser Betrachtungsweise werden städtische Gebiete benachteiligt, da hier lediglich die Schutzgüter Mensch-Wohnen und mit Abstrichen das Schutzgut Mensch- Erholung aufgrund der siedlungsbedingten Überprägung herangezogen werden kann. Zudem wird dieser Umstand noch geschwächt, indem z.B. mögliche Schutzmaßnahmen in die Bewertung eingebaut werden (z.B. Lärmschutz).

Schutzmaßnahmen können nur für wenige Schutzgüter herangezogen werden. Somit wird das Schutzgut Mensch noch weiter geschwächt. Dieser methodische Fehler führt zu einer zu geringen Betrachtung des Schutzgutes Mensch.

Diese Methodik steht im Widerspruch zu der Aussage, dass „zum Schutz der Wohnbebauung vor Immissionen (Lärm, Staub etc.) und aus Gründen der Zerschneidungswirkung einen möglichst großen Abstand zu vorhandener und geplanter Wohnbebauung sowie eine möglichst flache Dammlage aufweist“ (siehe Erläuterungsbericht, S. 264). Auch widerspricht die Variante 502 der Aussage, dass „Siedlungsbereiche (...) in erster Priorität von den Trassenführungen gemieden“ werden (siehe Erläuterungsbericht, S. 33). Auch soll die Trassierung „auf der Grundlage der vorhabensspezifischen Trassierungsparameter zukünftiger Variantenentwicklungen einen möglichst großen Abstand zu vorhandenen Siedlungsbereichen“ aufweisen (siehe Erläuterungsbericht, S. 18)

Die Wahl einer solchen Methodik kann nur – wie in Lüneburg geschehen - zu einer siedlungsnahen Trassierung kommen.

Wir fordern deshalb, eine nochmalige Bewertung der Trassenführung unter stärkerer Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch.

4.3.2 Zerstörung des Wohnumfeldes

Die Realisierung der A39 führt zu einer Zerstörung des Wohnumfeldes im Bereich der geplanten Trasse. Dies gilt insbesondere für die Varianten 502 und 503, da sie direkt über dicht besiedeltes Wohngebiet geführt werden.

Der Variantenvergleich zwischen 502 und 503 ist aufgrund mangelhafter Bearbeitung nicht für einen Variantenvergleich geeignet.

Es ist stark anzuzweifeln, ob im Rahmen des Untervariantenvergleichs GP2-5 die geplante Anschlussstelle Lüneburg-Moorfeld enthalten ist. Da sie keine verbale Erwähnung im Textteil findet, ist von einer Nichtberücksichtigung auszugehen (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 4). Dieser Fehler ist erheblich, da er sich auf alle Schutzgüter auswirkt. Auf eine mehrfache Erwähnung bei der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter wird an dieser Stelle verzichtet.

Zum eine fußt der Variantenvergleich auf das Schallschutzgutachten (siehe Untervariantenvergleich GP2-5), das erhebliche Mängel aufweist (siehe Kapitel 4.1 Belastungen durch Lärm). Aufgrund der Einbindung der Ergebnisse des fehlerhaften Schallschutzgutachtens ist der Variantenvergleich zu wiederholen.

Die visuellen Belastungen werden im Variantenvergleich falsch gewichtet. Zwar räumt das Gutachten bei der Variante 502 ein, dass „visuelle Beeinträchtigungen (...) nicht auszuschließen“ sind (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 7). Ein 6 m hoher Lärmschutzwand ist auch trotz Bepflanzung eine visuelle Beeinträchtigung im Stadtgebiet, da Sichtbeziehungen zerstört werden. Dies gilt auch bei Bepflanzungen. Die im Untervariantenvergleich getroffene Aussage ist somit falsch (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 7).

Erstaunlicherweise wird in der Methodik zur Umweltverträglichkeitsprüfung folgende Aussage getroffen: Visuelle Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen durch die BAB A 39 äußern sich zum einen in Veränderungen des Orts- oder Stadtbildes, zum anderen ist das Wohnumfeld direkt betroffen, wenn z.B. Sichtbeziehungen zwischen Wohnbereich bzw. Gärten und angrenzendem Freiraum beeinträchtigt werden und damit das Wohlbefinden des Menschen eingeschränkt wird. Visuelle Beeinträchtigungen liegen vor allem bei Damm- oder Brückenbauwerken sowie Lärmschutzeinrichtungen (insb. Lärmschutzwände) vor“ (siehe Methodenkonzept zu Bestandsbewertung, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich gemäß § 2 UVPG zum vorläufigen Untersuchungsrahmen, S. 12). Warum diese Vorgaben nicht auch in den Variantenvergleich eingebunden werden, ist nicht verständlich.

Auch werden im Bereich der Querung der Erbstorfer Landstraße aufgrund der engen Bebauung nur Lärmschutzwände zum Einsatz kommen können. Hierdurch wird auch die im Variantenvergleich getroffene Aussage nivelliert, dass die Durchfahrung von Moorfeld aufgrund nicht bepflanzbarer Lärmschutzwände besser zu beurteilen sei (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 7). Auch wird im Bereich des Löwe-Centers aufgrund der höheren Lage kein Sichtschutz zur Autobahn erfolgen können, so dass hier eine starke visuelle Beeinträchtigung vorliegt. Die im Gutachten getroffenen Aussagen sind somit falsch.

Auch ist nicht einsehbar, dass für die Variante 504 Lärmschutzwälle eine visuelle Beeinträchtigung darstellen, im Teilabschnitt 502 jedoch weniger auffällig sind (siehe Untervariantenvergleich GP2-49, S. 5 f.)

Zudem ist nicht ersichtlich, wie die bestehenden Kleingartenanlagen in den Variantenvergleich eingeflossen sind. Kleingarten haben die zweithöchste Wertigkeit (siehe Methodenkonzept zu Bestandsbewertung, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich gemäß § 2 UVPG zum vorläufigen

Untersuchungsrahmen, S. 7). Es ist nicht erkennbar, dass diese Wertstufe in diesem Maße betrachtet und gewertet wurde. Kleingärten werden hier zu den Sport-, Freizeit- und Freiflächen gezählt (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 6). Hier liegt also ein methodischer Fehler vor.

Die Erbstorfer Landstraße, der Wald Vier Bäume und der Klosterforst sind Schulwege der Grundschule Lüne (und des Kindergartens). Sie ermöglichen jetzt noch den Kindern sicher zur Schule und wieder nach Hause zu kommen. Die Variante 502 würde diese bestehenden Wege durchbrechen. Neben dem Faktor Lärm, Schadstoffimmissionen ist zu befürchten, dass aufgrund des Verkehrs die Aufmerksamkeit der Schüler beeinträchtigt wird und es vermehrt zu Unfällen kommen kann.

Gerade das Vorhandensein von Schulen und der Kirche Kloster Lüne als Zentrum der Kirchengemeinde am Verlauf der Variante 502 hätte beim Schutzgut Mensch – Wohnen betrachtet werden müssen. „Sondergebiete, Gemeinbedarfsflächen und Grünflächen werden hingegen weiter differenziert, da bei den verschiedenen Typen z.B. der Gemeinbedarfsflächen (Schule, Feuerwehr) sehr unterschiedliche Empfindlichkeiten vorliegen können, die eine einheitliche Bewertung nicht zulassen“ (siehe Methodenkonzept zu Bestandsbewertung, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich gemäß § 2 UVPG zum vorläufigen Untersuchungsrahmen, S. 6). Die im Bereich des Kloster Lüne angesiedelten Schulen und Kindergärten und der am Brandheider Weg gelegene Kindergarten müssen in die Bewertung einfließen. Die A39 führt hier zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung dieser Einrichtungen.

Der für das Schutzgut Mensch – Wohnen bei Variante 502 ermittelte Wert von 3 (weniger günstig) kann unter den hier beschriebenen Fehlern nur als falsch angesehen werden. Die Varianten 502 ist wie die Variante 503 unter dem Gesichtspunkt des Wohnumfeldes ebenfalls als „sehr ungünstig“ einzuschätzen. Beide Varianten sind deshalb abzulehnen.

Die Aussage „die Vorteile (liegen) sehr deutlich bei Variante GP2-5/1“ (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 8) können ebenfalls nicht nachvollzogen werden. Ein sehr deutlicher Vorteil liegt bei folgendem Ergebnis vor: „Achsabschnitt / Variante weist in allen als entscheidungsrelevant herausgearbeiteten Kriterien geringere Umweltauswirkungen auf, bei den weiteren in den Vergleich eingestellten Kriterien liegen i.d.R. ebenfalls geringere Umweltauswirkungen vor als der / die nächststrangige“ (siehe Methodenkonzept zu Bestandsbewertung, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich gemäß § 2 UVPG zum vorläufigen Untersuchungsrahmen, S. 97). Dies ist nicht erkennbar.

Aufgrund der zahlreichen methodischen Fehler muss der Variantenvergleich wiederholt werden.

4.3.3 Zerstörung der Erholungsfunktion

„Bei der Zerschneidung der Erholungsflächen ist von einer hohen Wirkintensität auszugehen, da v.a. psychologische Barriereeffekte als Einschränkung der erholungsrelevanten Werte und Funktionen im Vordergrund stehen und die Erholungseignung und –nutzung beeinträchtigen. Die Inanspruchnahme erholungsrelevanter Infrastruktur und Trennung von erholungswirksamen Wegeverbindungen hat ebenfalls entsprechende Auswirkungen und muss im Zusammenwirken mit den anderen Faktoren und der Verfügbarkeit alternativer Freiräume und Einrichtungen einzelfallbezogen bewertet werden“ (siehe Methodenkonzept zu Bestandsbewertung, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich gemäß § 2 UVPG zum vorläufigen Untersuchungsrahmen, S. 21).

Bei dem Vergleich der Varianten 502 und 503 wurde bei der Variante 502 nicht beachtet, dass hier der direkte Zugang zum Lüner Holz zerstört wird. Gerade dieser Teil des Lüner Holzes besitzt einen hohen Erholungswert. Gerade die randliche Durchschneidung ist als sehr negativ zu betrachten, da hier insbesondere der „psychologische Barrierekonflikt“ auftritt. Das Lüner Holz wird somit für die Einwohner von Lüne-Moorfeld in der Nutzbarkeit zerstört, der Siedlungsbereich unmittelbar vom Erholungsgebiet abgetrennt wird. Dieser Effekt wird dadurch verstärkt, dass dies der einzige Zugang von Lüne-Moorfeld zum Naherholungsgebiet Lüner Holz besteht.

Auch wird der Wert die durch die Variante 502 zerstörte Kleingartenkolonie „Teichkoppel“ als innerstädtisches Erholungsgebiet im Hauptvariantenvergleich und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie nicht erwähnt. Gerade Kleingärten stellen für die Besitzer als auch für die Bevölkerung einen wichtigen Baustein der Naherholung.

Zudem ist die Methodik zur Ermittlung der Funktion Erholung fehlerhaft. Die Erfassung des Schutzgutes erfolgt nach Flächen. Gerade im Bereich der Erholung müssen siedlungsnahe Bereiche stärker gewichtet werden. Dies gilt umso mehr, wenn die Naherholungsgebiete vom Siedlungsbereich wie bei der Variante 502 abgetrennt werden. Es ist deshalb unerlässlich, dass gerade für dieses Schutzgut nicht eine verbale Bewertung oder eine Flächenberechnung erfolgt, sondern dass mit der Erhebung der eigentlichen Nutzung (über Zählung der Nutzer pro Tag pro qkm) eine exakte Inanspruchnahme erhoben wird.

Das Kloster Lüne als Ort der Erholung wird zudem nicht gebührend berücksichtigt. Gerade das Kloster Lüne stellt für Besucher und für die Bewohner aufgrund der ansprechenden Bebauung ein wichtiger Punkt in der Naherholung dar. Die Freiflächen vor dem Kloster Lüne werden häufig für Feiern oder Spiele genutzt.

Wie unter diesen Gegebenheiten die Variante 502 als „günstig“ in der Bewertung abschneidet, ist nicht nachvollziehbar. Dieser Wert ist unter den angegebenen Aspekten zu korrigieren (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 9).

5 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Die Gebiete der Varianten 502 und 503 sind stark grundwasserbeeinflusst. Mit dem Bau der A39 kommt es zu einer starken Absenkung des Grundwasserspiegels. Im Rahmen der UVS ist die durch Grundwasserabsenkung verbundene Trockenlegung von wasserabhängigen Biotopen nicht untersucht worden.

Die „Laubwaldbestände im Lüner Holz (...) sicher nicht die Wertigkeiten erreichen, wie das grundsätzliche Potential vermuten lässt“ (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 13). Eine Bewertung auf Grundlage von Vermutungen ist sicher nicht für einen Variantenvergleich geeignet.

Gerade das Kloster Lüne mit seinen alten Bauwerken stellt einen idealen Aufenthaltsort für Fledermäuse dar. Die Jagdreviere der am Kloster Lüne beheimateten Fledermausarten reichen vom Eisenbahnerweg über die Forstflächen bis in die Siedlung Moorfeld. Im den vorliegenden Untersuchungen ist keine detaillierte Erhebung der am Kloster Lüne vorhandenen Fledermausarten und ihres Jagdrevieres vorgenommen worden. Diese Untersuchung ist durchzuführen.

Das Heranziehen des Rückbaues der B4 im Variantenvergleich ist methodisch falsch. Ein Neubau kann keine gewachsenen Strukturen ersetzen. Eine so starke Gewichtung des Rückbaues darf erst dann erfolgen, wenn der Rückbau vor dem Neubau in einem langen zeitlichen Abstand erfolgt. Die getroffene Aussage ist somit falsch und muss korrigiert werden (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 9).

Die Auswirkungen der temporären Eingriffe während der Bauzeit - dies gilt auch für die Anwohner, dem Erholungswert, Natur und Landschaft - werden komplett aus der Darstellung ausgeklammert. Der Verlust von Flächen während der Bauzeit, z.B. für zehn Jahre zuzüglich des Zeitraumes bis zur fiktiven Wiederherstellung des vorherigen Zustandes (insgesamt ca. 30 – 40 Jahre) entspricht dem halben Lebensalter eines Menschen und kann daher nicht ausgeblendet werden.

Trotz dieser Bedeutung bleiben die Auswirkungen der Bauphase auf die betroffenen Tiere völlig unberücksichtigt. Die Bewertung kann nicht Jahrzehnte der Nicht-Funktion unberücksichtigt lassen bis die Wiederherstellung des zurückgebauten Bereiches der B4 alle Funktionen wieder gegeben sind und Generationen von Tieren im Wartestand harren. Darüber gehen von der Baustelle gravierende Bewegungs-, Lärm- und Staubemissionen aus, die zusätzliche Beeinträchtigungen darstellen.

Allein durch die viele Jahre andauernde Unterbrechung der Funktionen muss berücksichtigt werden.

6 Schutzgut Wasser

Der geplante Einschnitt von 7 m in den Grund der A39 im Bereich der Vorzugsvariante 502 vom Lüner Holz bis Eisenbahnkleingärten und Meisterweg bringt für die Siedlung Lüne-Moorfeld, Meisterweg und ehemals Pumpenlöwe ein Grundwasserproblem. Beispiel: Das Grundwasser Erbstorfer Landstraße 4 steht im April bei 0,8 m unter Grund. Das ganze Gebiet wird über die Achse Tarzanteich (an der Ostumgehung), Meisterwegteich und Klosterteich mit dem Klosterbach sowie aller rechts und links abfallender Gerippinien in die Ilmenau entwässert. Die Höhendifferenz im Querprofil beträgt rechts

und links bei 200 m ca. bis 5 Höhenmeter und auf der Achse im Längsprofil auf 2000 m ca. 25 Höhenmeter. Die Variante 502 verläuft fast auf der natürlichen Entwässerungslinie und soll diese in 7m tiefem Einschnitt durchschneiden. Es ist (insbesondere aufgrund der Erfahrungen beim Bau der Ostumgehung) mit massiven Senkungsschäden an den Wohnhäusern zu rechnen. Zudem wird Wald, der grundwasserregulierend wirkt, abgeholzt.

Es ist auffällig, dass hydrogeologischer Sachverstand im Rahmen der Voruntersuchungen (Umweltverträglichkeitsuntersuchung) anscheinend nicht gefragt war. Bei der Betrachtung von Wasserschutzgebieten und potentiellen Schadstoffeinträgen in das Grundwasser werden lediglich „Durchschneidungslängen“ betrachtet. Die tatsächlichen geologisch/hydrogeologischen Untergrundverhältnisse und ohne weiteres erfassbare Parameter wie Durchlässigkeiten und Grundwasserfließrichtungen bleiben völlig unberücksichtigt. Bei der Betrachtung der Auswirkungen von Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels in Gebieten mit hohen Grundwasserständen im Bereich der „Vorzugsvariante“ ziehen sich die Gutachter auf eine „qualitative Gefährdungsabschätzung“ zurück, da ihres Erachtens nicht genügend detaillierte Daten für eine qualitative Analyse vorliegen.

Diese „qualitative Gefährdungsabschätzung“ beinhaltet außer sehr allgemeinen Aussagen wie „Veränderungen des Bodenwasserhaushalts“ und „dauerhafte Veränderungen der Naturhaushaltsfunktionen“ keinerlei verwertbare Grundlagen. Die einzigen möglichen Auswirkungen, die durch das Gutachterteam erkannt bzw. genannt werden, sind mögliche Veränderungen der Vegetation und eine mögliche Entwässerung von Mooregebieten.

Es erscheint mehr als fahrlässig, sich bei der Betrachtung einer möglichen Trassenführung durch dicht besiedeltes, städtisches Gebiet auf eine Betrachtung von Mooren und Pflanzen zu beschränken und die Zusammenhänge der Grundwasserverhältnisse und vorhandenem menschlichen Wirken und Wohnen außer Acht zu lassen. Zu den Grundwasserverhältnissen im Bereich Lüne-Moorfeld und zu möglichen Risiken und Auswirkungen bei einer Realisierung der „Vorzugsvariante“ ist (auch ohne das Vorliegen übergreifender Detailuntersuchungen) folgendes anzumerken:

- Der Flurabstand (Grundwasserstand zur Oberfläche) im Bereich nördlich und auch südlich der Erbstorfer Landstraße beträgt häufig zwischen 1 und 1,5 m. Schon der Name des Stadtteils „Moorfeld“ sollte den Gutachtern zu denken gegeben haben. Die Grundwasserfließrichtung, regional gen Nord bis Nordwest in Richtung Ilmenau/Elbe gerichtet wurde bereits durch den Bau der vorhandenen Schnellstraße (B4) und anderer Bauwerke verändert und ist bei sehr geringem Grundwassergefälle lokal kaum eindeutig zu definieren.
- Eine Anzahl von Gebäuden in der Siedlung Moorfeld hat Probleme mit hohen Grundwasserständen im Kellerbereich. Laut Aussage der Anwohner, die bereits vor dem Bau der Schnellstraße in diesem Bereich wohnen, treten diese Schäden erst seit dem Bau der Straße auf. Sie stellen damit eine Folge von Aufstaumechanismen durch den in den Untergrund einschneidenden Straßenkörper dar. Der Einbau eines weiteren, stauenden Straßenkörpers im Bereich Erbstorfer Landstraße und südlich davon würde für den Bereich zwischen alter und neuer Trasse zu einer regelrechten „Poldersituation“ im Grundwasser führen und stellt zumindest potentiell eine Gefährdung des gesamten Gebäudebestands (mehr als 100 Ein-, Mehrfamilien- und Reihenhäuser dar. Dieses wurde in den bisherigen Untersuchungen weder betrachtet noch bewertet.
- Der Untergrund im Bereich der „Vorzugsvariante“ im Raum Lüne-Moorfeld weist neben sandigen und schluffigen Lagen auch organischere, torfige Bereiche auf, die besonders anfällig für Setzungserscheinungen bei sich verändernden Grundwasserverhältnissen sind. Es ist in diesem Bereich durch temporäre Grundwasserabsenkungen im Rahmen von lokalen Baumaßnahmen (Wasserhaltung) bereits zu Schäden (Rissbildungen) an bestehender umliegender Bausubstanz gekommen. Inzwischen werden im Vorfeld solcher Baumaßnahmen so genannte Beweissicherungen an der benachbarten Bausubstanz empfohlen. Auch die Bahn besteht zum Schutz der Trasse Lüneburg-Lübeck darauf, dass die Auswirkungen von temporären Absenkungen auf Bereiche deutlich außerhalb des Bahndamms beschränkt bleiben.

Eine Realisierung der abgesenkten „Vorzugsvariante“ im Raum Lüne-Moorfeld würde weit reichende und lang anhaltende Grundwasserabsenkungen im Trassenbereich erforderlich machen. Der Umfang der hierdurch bereits während der Bauphase entstehenden Setzungsschäden und des daraus resultierenden Sanierungsbedarfs, sowohl an öffentlichen (Kloster Lüne, Schule und Kindergarten,

Lüner Kirche etc.) und privaten Gebäuden, als auch am Bahndamm und ggf. an den Anlagen des Klärwerks wurde in den bisherigen Untersuchungen ebenfalls weder betrachtet noch bewertet.

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

Wir fordern deshalb eine Wiederholung der Umweltverträglichkeitsstudie. Diese sollte die besonderen hydrogeologischen Gegebenheiten im Bereich der Vorzugsvariante beinhalten.

Auch werden nicht die Auswirkungen durch den Betrieb der A39 berücksichtigt. Aufgrund der hohen Fahrzeugdichte und der hohen Grundwasserempfindlichkeit besteht ein erhebliches Risikopotential für Schadstoffeinträge durch Straßenabwasser (Öle, Benzin, Bremsabrieb etc.), Spritzwasser, Ablagerungen aus Emissionen und nicht zuletzt durch Unfälle. Da Feuchtgebiete in unmittelbarer Nachbarschaft liegen sowie das Grundwasser in benachbarten Gärten zum Bewässern und ggf. auch als Trinkwasser genutzt wird, sind hierzu besondere Ausführungen und Maßnahmen zu treffen. Diese Aspekte sind in die Umweltverträglichkeitsprüfung aufzunehmen sowie gutachterlich und planerisch zu bewerten.

7 Schutzgut Klima/Luft

Durch die geplante Versiegelung des Keula-Hütten-Geländes, dem bestehenden Bereich an der Lüner Rennbahn, der weiteren Bebauung des Gebietes am Loewe-Center und der geplanten Bebauung am Schiefenpark kommt es zu einer weiteren Bodenversiegelung im Lüneburger Osten. Hierdurch treten die bekannten stadtklimatische Effekte wie das Bilden von Wärmeinseln bei einstrahlungsstarken Wetterlagen auf. Als Folge erhöht sich die Temperatur in den angesprochenen Bereichen.

Die Grünflächen am Lüner Holz und im Bereich der Kleingartenkolonie tragen ganz entscheidend zu einer Temperaturabsenkung bei und sind wichtig für einen stadtklimatischen Ausgleich.

Die geplante Trassierung verschlechtert die Frischluftzufuhr. Dieser Faktor ist gerade deshalb bedeutend, da das betroffene Gebiet durch die östliche Lage schon jetzt in der Abluffahne der Stadt Lüneburg liegt. Die jetzt noch bestehenden regulierenden Funktionen werden durch den Bau der A39 unterbrochen und zerstört. Dieser Umstand wird im Rahmen des Gutachtens nicht berücksichtigt.

Wir fordern deshalb eine Wiederholung der Umweltverträglichkeitsstudie unter Berücksichtigung der hier angesprochenen Auswirkungen.

8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Belastung des Kloster Lünes im Variantenvergleich ist fehlerhaft. Durch die in der Nähe des Kloster Lünes befindliche Anschlussstelle wird es zu erheblichen Lärmbelastungen kommen. Auch wird das Umfeld des Klosters durch den Bau erheblich beeinträchtigt. Die hier getroffenen Aussagen im Hinblick auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ist falsch und muss revidiert werden (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 21)

9 Zusammenfassung

Insgesamt erscheint die vorliegende Umweltverträglichkeits- und Variantenstudie zumindest für die Schutzgüter „Mensch“ und „Wasser“ in dem kritischen Bereich Lüne-Moorfeld als vollkommen unzureichend. Sie erfüllt auch nicht die zentrale Anforderungen des §2(1) UVPG nach der „Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Bei der Planung einer im wahren Sinne des Wortes „einschneidenden“ Baumaßnahme mitten durch einen dicht besiedelten Stadtteil erscheint es als unverantwortlich, zynisch und ausgesprochen „politisch gewollt“ die Auswirkungen auf menschliches Leben und Wirken in diesem Bereich zu übergehen oder durch lebensfeindliche Maßnahmen wie „passivem Lärmschutz“ und dergleichen ausgleichen zu wollen.

Auch ist fraglich, ob im Rahmen des Untervariantenvergleichs GP2-5 die geplante Anschlussstelle Lüneburg-Moorfeld enthalten ist. Da sie keine verbale Erwähnung im Textteil findet, ist von einer Nichtberücksichtigung auszugehen (siehe Untervariantenvergleich GP2-5, S. 4). Dieser Fehler ist erheblich, da er sich auf alle Schutzgüter auswirkt.

Die erheblichen methodischen und inhaltlichen Fehler sind so gravierend, dass die hier getroffenen Entscheidungen zu Gunsten einer Wiederholung der Untersuchungen revidiert werden müssen. Bei der Auswahl der beteiligten Planungsbüros sollte bei der Neuuntersuchung verstärkt auf die Qualität der beteiligten Partner geachtet werden. Bei den vorliegenden Ausführungen ist ersichtlich, dass gerade hier erhebliche Defizite liegen.

Fachliche Fehler dürfen nicht auf dem Rücken der betroffenen Bürger ausgetragen werden.

Die Mitglieder der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld behalten sich in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung, die Geltendmachung von Schadensersatz sowie das Einbringen weiterer Einwände vor.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang dieses Schreibens und teilen Sie uns das Ergebnis sowie die Begründung Ihrer Entscheidung über unsere Einwendung mit. Im Übrigen schließen wir uns allen im A39 Verfahren gemachten Einwendungen an.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang dieses Schreibens .

Lüneburg, den 21.05.2006

Mit freundlichen Grüßen