

Volker Constien  
Gumbinner Straße 8a  
21337 Lüneburg

An die  
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Planfeststellungsbehörde  
Göttinger Chaussee 76 A

30453 Hannover

Lüneburg, 6. September 2020

**Betr.: Bau der BAB A39 – Planfeststellungsverfahren,  
Abschnitt 1 – Lüneburg: Online-Konsultation**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1 der Autobahn 39 wurde der in der Woche vom 23.03.2020 bis zum 27.03.2020 geplante Erörterungstermin aufgrund der Covid-19-Pandemie aufgehoben.

Das Planungssicherstellungsgesetz vom 20.05.2020, das Online-Konsultationen als Ersatz für Erörterungstermine ermöglicht, soll nun im Planungsverfahren für den Abschnitt 1 der A39 Anwendung finden.

Es war ein Erörterungstermin versprochen, obwohl er gesetzlich nicht gefordert ist. Dieses Versprechen wurde nun nicht eingehalten. In dem Dokument „Begrüßung und Geleitwort zur Online-Konsultation 2020“ wird kein Grund genannt, warum nicht zu einem späteren Zeitpunkt ein Erörterungstermin angesetzt werden kann. Die A39 gehört nicht zu den Projekten mit höchster Priorität "Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung", warum also nicht ein Erörterungstermin zu einem späteren Zeitpunkt? 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 umstritten waren.

Verglichen mit einem Erörterungstermin hat eine Online-Konsultation erhebliche Nachteile:

Reaktionen auf Beiträge anderer Teilnehmer, Rückfragen oder Ergänzungen sind unmöglich, es kann sich keine Diskussion ergeben.

Anders als in einem Erörterungstermin muss bei der Online-Konsultation schriftlich formuliert werden. Die dafür veranschlagte Zeit ist zu kurz angesetzt: Es hätte berücksichtigt werden müssen, dass bis zum 26. August Sommerferien sind und dass sich die meisten Einwender (die scheinbar männliche Form soll hier und im Folgenden auch für Einwenderinnen gelten) nicht beruflich, sondern in ihrer Freizeit mit der Online-Konsultation beschäftigen müssen.

Die in den Einzelerwiderungen verwendeten Begriffe "Einwand" und "Erwiderung" werden in der Gesamterwiderung als "Problem" und "Antwort" bezeichnet. Eine einheitliche Bezeichnung wäre wünschenswert, problematisch ist eine unterschiedliche Bezeichnung jedoch nicht.

Schwieriger war es in einigen Fällen, die in den Einzelerwiderungen verwendeten Nummerierungen der in der Gesamterwiderung aufgeführten "Problem-NR" zuzuordnen, weil in den Einzelerwiderungen teilweise Ebenen in der Nummerierung entfallen sind.

Sehr aufwändig dagegen war die Zuordnung der Einwände/Probleme zu den entsprechenden Stellen des eigenen Einwendungsscheibens. Diese Arbeit wurde durch die Planungsbehörde beim Erwidern ja bereits ohnehin erledigt, das Ergebnis jedoch nicht den Einwendern zur Verfügung gestellt. Dass die Einwender diese Arbeit deshalb wiederholen mussten, hätte bei der Einladungsfrist zum Erörterungstermin Berücksichtigung finden müssen.

Einwender könnten nun verspätet entdecken, dass auf einzelne Aspekte ihrer Einwendungsschreiben nicht oder nicht ausreichend erwidert wurde. Diesen Einwendern bleibt dann nur die Möglichkeit, in einem späteren Gerichtsverfahren gegen einen Planfeststellungsbeschluss diese Punkte erneut einzubringen (notfalls, also im Fall einer nicht anerkannten Betroffenheit, über einen klagenden Umweltverband). Die Einwände bleiben zwar gültig, auch wenn darauf nicht erwidert wurde. Unklar ist aber, ob sie auch die gebührende Würdigung in einem Gerichtsverfahren erhalten würden oder ob die Gefahr besteht, dass sie übersehen werden.

Vorsorglich halte ich fest, dass an der Tatsache, dass ich eine Antwort der Planungsbehörde unkommentiert lasse, keineswegs zu schlussfolgern ist, dass die Antwort mich zufriedenstellt.

Ich beantrage, das Planfeststellungsverfahren einzustellen und den Plan nicht festzustellen.

Sollte das Planfeststellungsverfahren nicht eingestellt werden, beantrage ich eine Neuauslegung der Pläne, da umfangreiche Änderungen bzw. neu zugefügte Dokumente eine Veröffentlichung mit anschließender Möglichkeit der förmlichen Einwendung erfordern.

Ich beantrage, die Ergebnisse aus dieser Online-Konsultation vor der geforderten Neuauslegung der Pläne zu veröffentlichen, damit Einwender und Betroffene die Möglichkeit haben, über die Äußerungen Dritter Kenntnis zu erlangen und zu prüfen, ob diese die eigene Betroffenheit oder selbst eingebrachte Sachverhalte verändern. Auch muss danach die Möglichkeit einer Stellungnahme zu diesen Sachverhalten gegeben sein.

Die Planunterlagen sind dahingehend zu überarbeiten, dass die im Planfeststellungsverfahren eingereichten Einwendungen und die in dieser Online-Konsultation vorgebrachten Stellungnahmen berücksichtigt werden.

Meine Teilnahme an dieser Online-Konsultation ist nicht als Zustimmung zum Verfahren der Online-Konsultation, zu ihrer Form oder der Art ihrer Durchführung zu verstehen.

Ich beantrage, einen Erörterungstermin durchzuführen, sobald dies möglich ist. Dieser Erörterungstermin sollte öffentlich sein.

Ich schließe mich allen in dieser Online-Konsultation eingebrachten Stellungnahmen an und gestatte jedem, sich meiner Stellungnahme anzuschließen.

Abschließend bitte ich um eine Eingangsbestätigung dieses Schreibens.

Freundliche Grüße

Volker Constien

## 1 (Verfahrensrecht, allgemein)

Die in der Teilantwort der Anhörungsbehörde kritisierten Versäumnisse sind aufzuarbeiten.

### 01.01-03

Mit der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde der Bedarf für die A39 erneut gesetzlich festgestellt. Dies erfolgte jedoch ohne Berücksichtigung der in der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnenen Erkenntnisse und entgegen den erklärten und im Bundesverkehrswegeplan selbst festgehaltenen Zielen der Bundesregierung bzw. der Bundesrepublik:

- Nachhaltigkeit / Umweltfreundlichkeit (mehr Bahn, weniger Straße)
- Verkehrsträgerübergreifende Planung (Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger)
- Erhaltung / Sanierung vor Neubau

Seit der Verabschiedung des BVWP 2030 hat sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A39 weiter verschlechtert:

- Baukosten haben sich weiter erhöht
- weniger Vorteile durch verringerte Emissionen, weil im Laufe der Zeit die Fahrzeuge emissionsärmer werden
- weniger positive Verkehrsauswirkungen wegen Ausbau der B4 und Bau der A14 (Bezugsfall müsste aktualisiert werden)
- ein in der kommenden Legislaturperiode zu erwartendes generelles Tempolimit auf Autobahnen wird auf den Parallel-Autobahnen A7 und A14 für besseren Verkehrsfluss sorgen und somit die positive Auswirkung einer weiteren Parallel-Autobahn verringern.

Auszug aus der Vorabfassung des Verkehrsinvestitionsbericht 2018 (Bundesdrucksache 19/21130, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/211/1921130.pdf>):

„Wenn sich nach Verabschiedung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen durch den Deutschen Bundestag wesentliche strukturelle oder verkehrliche Rahmenbedingungen geändert haben, können in so zu begründenden Fällen nach § 6 FStrAbG auch Projekte geplant und realisiert werden, die im BPL nachrangig oder nicht enthalten sind. Diese Entscheidungen werden restriktiv gehandhabt und sind absolute Ausnahmen.

Gleichermaßen kann der Verzicht auf ein BPL–Projekt eintreten. Wenn sich im Verlauf des Planungsprozesses zeigt, dass

- für ein Projekt aufgrund der Kostenentwicklungen die Bauwürdigkeit nicht mehr nachgewiesen werden kann oder
- das Projekt aus (meist) ökologischen oder regionalstrukturellen Gründen nicht mehr ökonomisch realisierbar ist oder
- die Kosten- und/oder Verkehrsentwicklung zu einer wesentlichen Minderung des NKV führt, wird die Überarbeitung der Planung gefordert, es können aber auch die Planungen auf (wesentlich) spätere Zeitpunkte verschoben oder sogar eingestellt/zurückgestellt und auf eine Weiterverfolgung dieses Projekts verzichtet werden.

Für diese Einzelfallentscheidungen sind Änderungen des Bedarfsplans insgesamt nicht erforderlich.“

### 01.03-01

Ein Verlust des Einwendungsschreibens würde zu einer Nicht-Berücksichtigung von Einwendungen führen, die Antwort und eine Einladung zum Erörterungstermin unterbleiben. Damit besteht die Gefahr, dass Einwendungen im Erörterungstermin keine Berücksichtigung

finden, weil der Einwender nicht eingeladen wurde. Der Einwender hat lediglich den Rückschein seines Einschreibens als Beweis für seine Teilnahme am Verfahren.

Im Fall der Online-Konsultation ist nicht deutlich, ob eine Bestätigung der eingegangenen Emails erfolgen soll. Diese Bestätigung, die ebenfalls per Email erfolgen könnte, wäre nicht aufwändig, sie ließe sich technisch als automatische Antwort auf die eingegangenen Emails realisieren. Damit wäre bereits bestätigt, dass die Übertragung technisch funktioniert hat und die Email somit eingegangen ist.

#### **01.05-05**

In einer Online-Konsultation sind Reaktionen auf Beiträge anderer Teilnehmer, Rückfragen oder Ergänzungen sind unmöglich, es kann sich keine Diskussion ergeben.

Unklar ist, warum nicht warum nicht zu einem späteren Zeitpunkt ein Erörterungstermin angesetzt werden kann. Die A39 gehört nicht zu den Projekten mit höchster Priorität "Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung", warum also nicht ein Erörterungstermin zu einem späteren Zeitpunkt? 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 umstritten waren.

Anders als in einem Erörterungstermin muss bei der Online-Konsultation schriftlich formuliert werden. Die dafür veranschlagte Zeit ist zu kurz angesetzt: Es hätte berücksichtigt werden müssen, dass bis zum 26. August Sommerferien sind und dass sich die meisten Einwender (die scheinbar männliche Form soll hier und im Folgenden auch für Einwenderinnen gelten) nicht beruflich, sondern in ihrer Freizeit mit der Online-Konsultation beschäftigen müssen.

Ich beantrage, einen Erörterungstermin durchzuführen, sobald dies möglich ist. Dieser Erörterungstermin sollte öffentlich sein. Hilfsweise beantrage ich eine zweite Phase der Online-Konsultation mit mindestens 6 Wochen Laufzeit.

#### **01.05-06**

Die Auslegung neuer Unterlagen und die Neuauslegung geänderter Unterlagen wurde versäumt. Es wird eine Neuauslegung der aktuellen Unterlagen beantragt.

#### **01.08-01**

In der neuen Planungsraumanalyse (U19.6) werden auf Seite 12 Mängel bei der Erfassung von Vorkommen planungsrelevanter Arten genannt. Auf Seite 16 wird eine Rekartierung als "denkbar" bezeichnet. Auf Seite 17 wird angekündigt, dass 2020 nach Spuren von Bibern gesucht werden soll.

In einer öffentlichen Bekanntmachung vom 4.2.2020 wurden Kartierungsarbeiten für faunistische Untersuchungen im Abschnitt 1 für eine komplette Vegetationsperiode (1.3.2020 bis 28.2.2021) angekündigt. Die Ergebnisse dieser Kartierungsarbeiten und dadurch eventuell induzierte Planänderungen müssen in die Planungsunterlagen eingearbeitet werden.

#### **01.08-15.1**

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 überwiegende öffentliche Interesse am Bau der A39, mit dem diese Verbotstatbestände außer Kraft gesetzt werden können, 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 Entwurfsparametern (oder allgemein: Nutzen einer Straßenbaumaßnahme) und Naturschutz schwierig und erweckt den Anschein einer Willkürlichkeit. Überwiegendes öffentliches Interesse, das dem Bau der A39 eingeräumt wurde, steht ein öffentliches Interesse für den Erhalt der Schutzgüter gegenüber. Das öffentliche Interesse für den Bau der A39 wird jedoch im Gegensatz zum öffentlichen Interesse für den Erhalt der Schutzgüter schon lange vielfach angezweifelt. Siehe dazu Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

#### **01.09-04**

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 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.

Bei der vorhandenen Ostumgehung musste beim Lärmschutz nachgebessert werden, denn die Verkehrsstärke hatte bereits das Doppelte des in den damaligen Prognosen erwarteten Wertes erreicht. Die jetzt realisierten Zusatzmaßnahmen wären im Fall des Baus der A39 hinfällig.

Beim Variantenvergleich im Raumordnungsverfahren ging man davon aus, dass mit Lärmschutzwällen und -wänden eine ausreichende Schutzwirkung erzielt werden könne. Die Zusatzkosten für den Lärmschutztunnel sind dort nicht eingeflossen. Und die Kosten für den dann hinfälligen nachgebesserten Lärmschutz an der jetzigen Ostumgehung müssten auch noch hinzuaddiert werden. Unter Einbeziehung dieser Kosten wäre möglicherweise der Variantenvergleich im Raumordnungsverfahren anders ausgefallen. Dies ist zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren.

#### **01.11**

Warum "mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen"? Früher erhobene Einwendungen gelten weiterhin (siehe Problem-Nr. 01.00-01).

#### **02.00-02**

Ich verweise auf diejenigen anderen Problem-Nummern, die eine Korrektur / Nachbesserung / Wiederholung des Raumordnungsverfahrens unter Berücksichtigung des heutigen Kenntnisstands zu Gegenstand haben.

#### **02.01-01**

Weiterhin bleibt nicht nachvollziehbar, warum die im ursprünglichen Raumordnungsverfahren unterlegene Ostumgehungs-Trasse im überarbeiteten Raumordnungsverfahren den Vorzug bekommen hat. Beide Entscheidungen wurden aufgrund der Abwägung und Gewichtung der

Schutzgüter getroffen. Das zeigt einmal die eine und beim nächsten Mal die andere Trasse den Vorzug bekommt, zeigt doch, dass das Verfahren keineswegs deterministisch ist und dass politische Interessen hier den Ausschlag gegeben haben müssen.

Im Raumordnungsverfahren ist man noch davon ausgegangen, dass auch die Ostumgehungs-Trasse mit Lärmschutzwällen und –wänden auskäme. Später stellte sich heraus, dass hier ein deutlich teurerer Lärmschutztunnel erforderlich ist. Da das Raumordnungsverfahren den Anspruch erhob, in Variantenvergleichen durch Abwägung und Gewichtung von Schutzgütern die günstigste Variante zu finden, kann man dieses Ziel als “nicht erreicht” bezeichnen. Eine Rückwirkung späterer Erkenntnisse auf das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens dürfte nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

#### **02.01-02**

Hier wird der gutachterliche Charakter der landsplanerischen Feststellung betont. Trotzdem wurde im Planfeststellungsverfahren an der langesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante festgehalten, obwohl sich in Abschnitt 1 gezeigt hat, dass die im Raumordnungsverfahren avisierten Lärmschutzwälle und –wände keineswegs ausreichen sondern ein deutlich teurerer Lärmschutztunnel vorzusehen ist. Allein daraus folgt bereits eine schlechtere Wirtschaftlichkeit. Zusammen mit der Unterschreitung mehrerer Entwurfparameter (Kurvenradius, vorgesehene Geschwindigkeit, Abstand von Anschlussstellen) wäre die Entscheidung im Raumordnungsverfahren möglicherweise anders ausgefallen, insbesondere da man im Raumordnungsverfahren vorher bereits zu einem anderen Ergebnis gekommen war. Dies hätte zumindest in einem nachgelagerten Raumordnungsverfahren oder durch ein zusätzliches Gutachten überprüft werden müssen.

#### **02.01-03**

Die Antwort, dass mit Unterschreitung mehrerer Entwurfparameter im Abschnitt 1 eine Autobahn auf der landesplanerisch festgestellten Vorzugstrasse möglich sei, ist unzureichend. Der Planungsauftrag enthält nicht die Unterschreitung von Entwurfparametern, die auf anderen Trassenvarianten nicht hätten unterschritten werden müssen.

#### **02.01-04**

Zu dem in den Planfeststellungsunterlagen aufgenommenen Variantenvergleich des Raumordnungsverfahrens verweise ich auf die im Raumordnungsverfahren eingebrachten Einwendungen, insbesondere vom Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A39, von der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld und von mir. Die einzelnen dort genannten Argumente wiederhole ich hier nicht, sie gelten weiterhin.

#### **02.01-05**

Nach dem Raumordnungsverfahren hat sich herausgestellt, dass der im ROV avisierte Lärmschutz im Bereich des Abschnitts 1 nicht ausreicht. Bereits im ROV wurden die Kurvenradien und die Abstände der Anschlussstellen auf der Ostumgehung unzureichend berücksichtigt, so dass hier eine Unterschreitung mehrere Trassierungsparameter nötig wäre.

Als bei der Planung der Ostumgehung Anwohner befürchteten, die Trasse könnte zu einer Autobahn erweitert werden, wurde ihnen zugesichert, dass dies aufgrund der Kurvenradien nicht möglich sei. Die Anwohner sahen damals aus diesem Grund von einer Klage ab. Die Anwohner und eventuell ihre Nachfolger genießen hier Vertrauensschutz.

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. Diese dreispurige Variante hätte aufgrund des im damaligen Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags 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.

#### **02.01-05.1**

Siehe Problem-Nr. 02.01-05.

#### **02.01-06**

Die RAA fand zunächst im Raumordnungsverfahren so weit Berücksichtigung, dass der Kurvenradius in Moorfeld entschärft werden sollte. Als dies zu einer anderen Vorzugsvariante führte, hat man die Berücksichtigung der RAA aufgegeben und den Kurvenradius unverändert gelassen. Und das alles noch ohne die Notwendigkeit eines Lärmschutztunnels zu sehen. Es ist fraglich, ob ein mit dem heutigen Wissen durchgeführter Variantenvergleich zu derselben Vorzugstrasse führen würde.

#### **02.01-07**

Siehe Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

#### **02.01-08**

Nicht nachvollziehbar bleibt, warum einige Aspekte in einen Variantenvergleich einfließen sollen und andere nicht. Warum nicht auch Auswirkungen von Umleitungsverkehren und der Schwierigkeitsgrad (und damit Kosten) der Baumaßnahme? Dass die Notwendigkeit eines Lärmschutztunnels im ROV nicht erkannt wurde, war wohl eher keine Absicht, das ist aber kein Grund, es nicht zu korrigieren.

#### **02.01-10**

Siehe Problem-Nr. 01.09-04.

#### **02.01-11**

Die Antwort erklärt nochmal die angewandte Methodik des Variantenvergleichs, sie räumt aber wichtige Kritikpunkte nicht aus.

#### **02.02-03**

Der östliche Suchraum endete vor Lüneburg und führte nicht etwa durch Lüneburg hindurch. Bei einem Vorzug einer östlichen Variante führte somit kein Weg um die Stadt herum, sondern es musste durch die Stadt gehen.

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Mensch wurden die verlärmten Siedlungsflächen betrachtet, jedoch ohne Gewichtung der Siedlungsdichte. Es ist nicht nachvollziehbar warum die Anzahl betroffener Personen offenbar keine Rolle spielt.

#### **03.02-01**

Im Variantenvergleich wird einer Variante mit einer starken Beeinträchtigung eines Schutzgutes gegenüber einer Variante mit einer sehr starken Beeinträchtigung dieses Schutzgutes der Vorzug gegeben. Das ist ja grundsätzlich korrekt, aber es fehlt die Möglichkeit, auch die Vorzugsvariante aufgrund starker Beeinträchtigung von Schutzgütern (absolut, nicht relativ im Vergleich zu anderen Varianten) als nicht realisierungswürdig zu erachten.

Die Antwort enthält keine Stellungnahme zum 2+1-Ausbau der B4, siehe dazu Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

#### **03.02-04**

Siehe Problem-Nr.12.03.05-01.

#### **03.03.01-01**

Siehe Problem-Nr. 01.09-04, 02.01-05, 16.01.00-03.

#### **04.01.00-01**

Die A7 wird durchgängig sechsspurig ausgebaut und der Bau der A14 wurde begonnen. Auch die B4 ist bereits an vielen Stellen dreispurig, so dass es (zusammen mit der A7 und A14) keinen verkehrlichen Bedarf für eine weitere parallele Straßenverbindung mehr gibt.

#### **04.01.00-02**

Siehe Problem-Nr. 04.03.01.00-02.

#### **04.01.01-01**

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 neuerdings 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 würden die Relevanz der Hamburger Hinterlandverkehre deutlich mindern.

Das zitierte BVerG-Urteil bezieht sich auf die A44 im BVWP 2003, für die A39 bestand jedoch ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag.

Der Vordringliche Bedarf war im BVWP 2003 die höchste Kategorie, im BVWP 2030 gibt es darüber noch die Engpassbeseitigung.

#### **04.01.01-02**

Das im BVWP 2030 angegebene NKV stimmt nicht (siehe Problem-Nr. 01.01-03, 04.01.01-03). Unerwähnt lässt die Planungsbehörde in ihrer Antwort, dass im BVWP 2030 der Vordringliche Bedarf lediglich die zweithöchste Kategorie ist.

Wäre im Raumordnungsverfahren der im BVWP 2003 festgeschriebene besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag für die A39 komplette abgearbeitet worden, wäre möglicherweise nicht einer Autobahn, sondern einem Ausbau der vorhandenen B4 (2+1-Lösung mit Ortsumgehungen) der Vorzug gegeben worden.

Die in der Antwort erwähnte Hinterlandanbindung der Seehäfen (warum Plural? Es kann ja bei der A39 nur um den Hamburger Hafen gehen.) ist aufgrund der sinkenden Bedeutung des Hamburger Hafens keine Funktion der geplanten A39.

#### **04.01.01-03**

Der BVWP 2030 wurde 2016 erstellt mit Zahlen von 2012, das offizielle NKV 2,1 stimmt nicht. Es ist auch deshalb falsch, weil der Nutzen aus dem Vergleich mit dem damaligen Bestandsnetz berechnet wurde, also ohne A14, ohne durchgängige Sechsspurigkeit der A7, ohne dreispurigen Ausbau der B4.



Die Bestimmung des Nutzens ist außerdem fehlerhaft, weil die politisch gewollte Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc. nicht berücksichtigt wurde.

#### **04.01.01-04**

Siehe Problem-Nr. 04.01.01-03.

#### **04.01.01-05**

Siehe Problem-Nr. 04.01.01-03.

#### **04.01.02-01**

Mit der Einstufung in den Weiteren Bedarf hat die B190n mittelfristig keine Chance mehr auf eine Realisierung. Somit kann der für die A39 zusammen mit der B190n ermittelte Nutzen nicht eintreten, deshalb ist das NKV der A39 neu zu bestimmen unter der Berücksichtigung der durchgängigen Sechsspurigkeit der A7, der kompletten Realisierung der A14 und der teilweise bereits erfolgten Realisierung des 2+1-Ausbaus der B4 auf der vorhandenen Trasse mit Ortsumgehungen.

#### **04.01.02-03**

Die A250 wurde lediglich deshalb in A39 umbenannt, um von einem Lückenschluss sprechen zu können. Diese rein populistische Maßnahme war eine Verschwendung von Steuergeld.

#### **04.01.02-04**

Die Antwort äußert sich mit keinem Wort zur B190n, die nicht mehr im Vordringlichen Bedarf ist und somit mittelfristig keine Chance auf eine Realisierung hat. Somit kann der für die A39 zusammen mit der B190n ermittelte Nutzen nicht eintreten.

#### **04.01.02-05**

Die politisch gewollte Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc. ist in der Methodik der Prognose nicht berücksichtigt.

Beruflicher Personenverkehr wird nach der Corona-Krise nicht das alte und nicht das prognostizierte Niveau erreichen, weil in vielen Fällen erst anlässlich der Corona-Krise gelernt wurde, dass Besprechungen mittlerweile sehr gut online funktionieren.

Das war natürlich zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognosen nicht absehbar, daher sollte unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse neu prognostiziert werden.

#### **04.03.01.00-01**

Eine Betrachtung der 2+1-Alternative auf der B4 hätte aufgrund des im BVWP 2003 festgeschriebenen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags bereits im Raumordnungsverfahren erfolgen müssen. Somit wurde das ROV dem gesetzlich geforderten naturschutzfachlichen Planungsauftrag nicht gerecht und muss daher nachgebessert werden.

Es ist zu klären, ob deshalb nicht die gesamte Planung der A39 hätte gestoppt werden müssen.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum dieses seit der Öffentlichkeitsbeteiligung im ROV immer wieder thematisierte Versäumnis nicht aufgearbeitet wird und man sich mit der Betrachtung einer vierspurigen Neutrassierung der B4 herausredet, bei der die Ortsumgehungen so großzügig angedacht sind, dass sie angeblich größere Umweltauswirkungen haben als ein Autobahnbau an etwas anderer Stelle.

Aus heutiger Sicht, mit Berücksichtigung der politisch gewollten Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc., mit sinkender Bedeutung des Hamburger Hafens (siehe Problem-Nr. 04.01.01-01) mit komplett sechsspüriger A7 und im Bau befindlicher A14 ist zwischen diesen beiden Autobahnen eine über einen dreispürigen Ausbau der B4 hinausgehende Planung überflüssig.

Trotz notwendiger Ortsumgehungen ist ein 2+1-Ausbau der B4 auf der vorhandenen Trasse insgesamt ganz sicher weniger umweltrelevant als andere Lösungen, insbesondere auch weniger umweltrelevant als die im Raumordnungsverfahren betrachtete Null-Plus-Variante oder ein andersartiger vierspüriger Ausbau, denn die 2+1-Variante käme mit kleineren Ortsumgehungen aus.

Lediglich die Null-Variante, die wegen der geplanten Verkehrswende sicher bald eine denkbare Alternative sein wird, zumal der 2+1-Ausbau der B4 bereits teilweise realisiert ist, wäre weniger umweltrelevant.

Einen Bedarf für die A39 südlich von Uelzen mit dem gesetzlich festgestellten Bedarf zu begründen, ist realitätsfern. Es geht um den verkehrlichen Bedarf und einen solchen gibt es insbesondere südlich von Uelzen nicht. Würde man für die A39 südlich von Uelzen die Wirtschaftlichkeit getrennt betrachten, käme man ganz sicher auf ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1.

#### **04.03.01.00-02**

Mit "bedarfsgerecht" ist nicht eine Autobahnplanung gemeint. Und auch für einen vierspürigen Ausbau oder eine Neutrassierung der B4 zwischen Lüneburg und Uelzen gibt es spätestens seit der Entscheidung, dass die A14 gebaut wird, keinen Bedarf. Nun wird die B4 bereits an vielen Stellen dreispürig so dass es (zusammen mit der A7 und A14) keinen verkehrlichen Bedarf für eine weitere parallele Straßenverbindung mehr gibt.

Im Bereich südlich von Uelzen ist aufgrund der geringen Verkehrsstärke eine Autobahn nicht zu rechtfertigen. Die in der Antwort genannten größeren Flächenverluste, Belastungen von Naturschutzgebieten und höhere Kosten treten bei einem Ausbau zur Autobahn auf, nicht bei einer Erweiterung auf 2+1 Spuren, bis Gifhorn auf der B4-Trasse, mit Umgehungen für Sprakensehl und Groß Oesingen.

Siehe auch Problem-Nr. 04.03.01.00-01.

#### **04.03.01.00-03**

Siehe Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

#### **04.03.01.03-01**

Die Antwort geht nicht auf die sinnvolle Verwendung finanzieller Mittel ein. Zudem muss man unterscheiden zwischen dem gesetzlich festgestellten Bedarf und einem verkehrlichen Bedarf. Ein verkehrlicher Bedarf ist nicht gegeben, siehe dazu u.a. Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

#### **04.04-01**

Aufgrund der geringen Kurvenradien war die Ostumgehung im ersten Raumordnungsverfahren unterlegen.

Für die Unterschreitung von Entwurfparametern besteht kein gesetzlicher Planungsauftrag, insbesondere weil bei anderen Varianten diese Unterschreitungen nicht nötig gewesen wären.

Der Kritikpunkt, dass nur durch Unterschreitung von Entwurfparametern auf einer zuvor als unmöglich angesehenen Trasse geplant werden konnte, ist nicht ausgeräumt. Die Planung ist nicht durch den gesetzlichen Planungsauftrag gedeckt.

Es wurden die Anwohner getäuscht, die im Planungsverfahren für die Ostumgehung nur deshalb von einer Klage absahen, weil das damalige Straßenbaureferat des Niedersächsischen Verkehrsministerium im Auftrag der damaligen Niedersächsischen Verkehrsministerin Breuel schriftlich zugesichert hatte, dass die Ostumgehung nicht als Teil einer künftigen Nord-Süd-Autobahn gedacht sei. Die Anwohner nahm daraufhin von einer Klage Abstand. Diese Anwohner sowie deren Nachfolger genießen Vertrauensschutz: Die Ostumgehung darf, wie 1980 zugesichert, nicht zu einer Autobahn ausgebaut werden.

### 05.01-01.2

Die Einigung der Landesverkehrsminister auf eine laut VUNO als offensichtlich unsinnig bewertete Variante ist nicht akzeptabel. Es ist unklar, warum das trotz jahrelangen Hinterfragens nicht aufgearbeitet und korrigiert wurde. Für die X-Variante ist es nun zu spät, weil die A14 bereits im Bau ist.

Es ist eine Neubewertung der A39 erforderlich im Hinblick auf den Bau der A14, die durchgängige Sechsspurigkeit der A7, den dreispurigen Ausbau der B4, der politisch gewollten Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc.

### 05.01-02.2

Die B190n ist nicht im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 enthalten und hat somit mittelfristig keine Chance auf eine Realisierung. Ohne die B190n kann der für die A39 ermittelte Nutzen nicht eintreten.

Besteht für alle Projekte des Weiteren Bedarfs überhaupt bereits ein Planungsauftrag, bevor alle Projekte der Engpassbeseitigung und des Vordringlichen Bedarfs komplett geplant sind?

### 05.01-03

Hier die korrigierte Aufstellung der Zahlen aus den verschiedenen Verkehrsprognosen für den Bereich Lüne-Moorfeld:

Verkehrsuntersuchung:		2010	2013	2015	2019
Verkehrszählung:		2005	2010	2012	2015
Gezählte Kfz/24h:		40.800	39.200	40000	38.600
Gezählte LKW/24h:		4.190 (10,3 %)	3.630 (9,3 %)	3.540 (8,6 %)	3.610 (9,4 %)
Prognosehorizont		2025	2025	2030	2030
Prognosenullfall	Kfz/24h:	51.700	48.200	50.800	47.800
	LKW/24h:	6.720 (13,0 %)	5290 (11,0 %)	5.050 (9,9 %)	4.780 (10,0 %)
Bezugsfall	Kfz/24h:	48.700	46.000	48.800	46.200
	LKW/24h:	4.190 (8,6 %)	3650 (7,9 %)	3.760 (7,7 %)	3.910 (8,5 %)
Planfall	Kfz/24h:	59.900	56.900	61.300	60.100
	LKW/24h:	10.260 (17,1 %)	9.400 (16,5 %)	9.020 (14,7 %)	9.270 (15,4 %)

Die Kritik des zu gering angesetzten LKW-Anteils entstand aus dem Vergleich des Planfalls der VU 2013 (Prognose für 2025: 9400 LKW/d, 16,5%) mit dem Planfall der VU 2015 (Prognose für 2030: 9020 LKW/d, 14,7%), die VU 2019 (Prognose für 2030: 9270 LKW/d, 15,4%) entschärft diesen Kritikpunkt nur teilweise.

#### **05.01-05**

Es fließen verschiedene mit Unsicherheiten behaftete Parameter in die Verkehrsprognose ein. Eine Veränderung dieser Parameter im Rahmen ihrer Unsicherheiten führt zu anderen Prognoseergebnissen. Mit der Einwendung war gemeint, dass für die Dimensionierung des Lärmschutzes die Prognoseparameter innerhalb ihres Unsicherheits-Bereichs so gesetzt werden sollen, dass das Prognoseergebnis maximiert wird, um den bestmöglichen gesetzlich vertretbaren Lärmschutz zu ermöglichen.

#### **05.01-12**

Die Aussage, dass die prognostizierten Verkehrszahlen erst nach der Verkehrsfreigabe aller Abschnitte eintreten können, wird bestätigt. Es wird aber nicht darauf eingegangen, dass dies ein Hinderungsgrund für die abschnittsweise Planfeststellung ist.

Eine „Verflechtungsstreifen“ genannte Sechsspurigkeit zwischen Lüneburg-Nord und Ebensberg, sowie Verflechtungsstreifen für den Bereich Ebensberg bis Dahlenburger Landstraße wären nicht notwendig und die Verlegung der B216 ergäbe ohne einen anschließenden A39-Abschnitt keinen Sinn.

#### **05.01-13**

Auch nach Fertigstellung des Abschnitts 1 wird die Entlastungswirkung auf den innerstädtischen Verkehr schlechter sein als vorher. Es werden zwar alle Anschlussstellen beibehalten, aber die Verkehrsstärke wird höher sein und die Anbindung südlich der Dahlenburger Landstraße verschlechtert sich. Bei der Beurteilung der Verkehrsstärke auf der Erbstorfer Landstraße muss auch berücksichtigt werden, dass mittlerweile das Wohngebiet Hanseviertel existiert, dass ein weiteres Wohngebiet am Ebensberg geplant wird und dass auch östlich gelegene Gemeinden (z.B. Scharnebeck) neue Wohngebiete planen.

#### **05.02-01**

Der Bezugsfall berücksichtigt nicht neuere Wohngebiete (Hanseviertel, kommendes Wohngebiet am Ebensberg, neue Wohngebiete in östlich gelegenen Gemeinden, z.B. Scharnebeck).

#### **05.02-04**

Bei der Beurteilung der Verkehrsstärke auf der Erbstorfer Landstraße muss auch berücksichtigt werden, dass mittlerweile das Wohngebiet Hanseviertel existiert, dass ein weiteres Wohngebiet am Ebensberg geplant wird und dass auch östlich gelegene Gemeinden (z.B. Scharnebeck) neue Wohngebiete planen.

In der Antwort wurde lediglich auf Ausweich- / Umleitungsverkehr während der Bauphase eingegangen. Es fehlt eine Betrachtung des Ausweich- / Umleitungsverkehrs nach der Fertigstellung im Fall sehr kurzfristiger Sperrungen (nach einem Unfall) einer oder beider Richtungen im Bereich des Abschnitts 1 oder einer Anschlussstelle im Bereich des Abschnitts 1. In diesen Fällen funktioniert kein weiträumiges Umleitungskonzept. Und selbst bei geplanten Wartungsarbeiten sieht man bereits heute, welches Verkehrschaos eine Beeinträchtigung der Ostumgehung in großen Teilen der Stadt verursacht.

## **06.00-01**

Was genau bedeutet "verkehrswirksam"? Gegenüber heute wird die Verkehrswirksamkeit jedenfalls nicht bedeutend gesteigert, insbesondere nicht in Relation zu den Kosten. Ein getrennt für den Abschnitt 1 berechnetes NKV läge sicher unter 1.

Der bisherige Ausbauzustand der Straße und der Anschlussstellen ist aber für den bisher anfallenden Verkehr ausreichend. Im Fall von Sperrungen kommt es bereits heute im Stadtgebiet zu Staus, dagegen jedoch haben die Planer bisher kein Konzept vorgelegt.

Die Umbauten am südlichen Ende des Abschnittes 1 erscheinen bei einer Betrachtung als Einzelmaßnahme völlig unnötig.

Der Abschnitt 1 hätte also ohne die weiteren Abschnitte keinen verkehrlichen Mehr-Nutzen im Vergleich zu heute.

Aufgrund der bereits bekannten Hindernisse in den Folgeabschnitten bestehen erhebliche Zweifel an der Realisierung des Gesamtprojekts. Ohne Abschnitt 2 wäre in Abschnitt 1 die Verlegung der B216 völlig nutzlos. Deshalb darf Abschnitt 1 nicht ohne Abschnitt 2 genehmigt werden.

In der Teilpräsentation-06-Verkehrssteuerung auf Seite 3 ist der Abschnitt 1 der A39 in zwei Bauabschnitte aufgeteilt. Die Bezeichnung dieser Bauabschnitte als "Abschnitt 1 und "Abschnitt 2" ist insofern missverständlich, als dass sie mit den Abschnittsbezeichnungen der A39 verwechselt werden könnten. Würde nur Bauabschnitt 1 realisiert, entstünde kein Planungstorso, sollte der A39-Abschnitt 2 nicht realisiert werden. Nur der Bauabschnitt 2 würde für diesen Planungstorso sorgen. Warum verschiebt man nicht einfach die Grenze des A39-Abschnitts 1 an die jetzige Anschlussstelle der B216 und nimmt den als Bauabschnitt 2 angedachten Teil des A39-Abschnitts 1 zum A39-Abschnitt 2 hinzu?

## **08.01-01**

Die Antwort räumt den Kritikpunkt nicht aus. An Stelle der Verschwenkung der B216 könnte bei längerem Verbleib der A39 auf der Ostumgehung die Anschlussstelle der B216 unverändert bleiben und die B216 müsste nicht verschwenkt werden. Die Autobahn verlief dann abseits der geplanten Vorzugstrasse entweder zwischen Hagen und Wendisch Evern oder zwischen Wendisch Evern und Deutsch Evern zum Elbe-Seitenkanal. Es wäre abzuwägen, ob eine dieser Varianten günstiger wäre als die Verschwenkung der B216 mit ihren Verbotstatbeständen gemäß § 44 BNatSchG, siehe Problem-Nr. 01.08-15.1.

## **08.01-09**

Es geht nicht um die DTV, sondern um die Stoßzeiten: Pendlerverkehre aus dem Ostkreis und Lüchow-Dannenberg.

Die DTV ist niedriger, weil überregionale Verkehre von der B216 abgezogen werden. Das vermindert aber nicht die Probleme zu Pendler-Stoßzeiten.

Hätte man die A39 in Richtung Süden 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.

## **09.00-01**

Die in der Antwort genannte Null-Plus-Lösung war eine vierspurige komplette Neutrassierung der B4. Damit ist der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag nicht abgearbeitet. Mit der angewandten Methodik und der Art der Null-Plus-Variante war das Ergebnis, dass keine Autobahn gebaut werden sollte, von vornherein ausgeschlossen.

Die 2+1-Variante des B4-Ausbaus auf der vorhandenen Trasse plus Ortsumgehungen, der nun teilweise bereits realisiert ist, ist eine ressourcenschonende, kostengünstigere und bedarfsgerechte Alternative.

Siehe dazu Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

### **09.00-03**

Der Ausbau der B4 wird mit der Begründung abgelehnt, dass Ortsumgehungen nötig seien. Abhängig von der Ausführung der Ortsumgehungen ist dies aber sehr wohl eine Alternative, die im Übrigen bereits teilweise realisiert ist: Uelzen, Bad-Bevensen und Bienenbüttel haben bereits Ortsumgehungen, teilweise gibt es bereits eine dritte Fahrspur, zwischen Lüneburg und Melbeck ist die B4 sogar vierspurig, was bereits über den tatsächlichen Bedarf hinausgeht.

Zusammen mit den parallelen Straßenverbindungen A7 und A14 und mit der politischen Vorgabe einer Verkehrswende lässt sich die A39 gerade im Hinblick auf den Umweltschutz nicht mehr rechtfertigen.

### **09.01-01.1**

Das südliche Ende des Abschnitts 1 ist das nördliche Ende von in Abschnitt 2, es ist also ein Zwangspunkt in Abschnitt 2, der nicht mehr verändert werden kann, sobald Abschnitt 1 planfestgestellt ist. Insofern sollte die Betrachtung Bestandteil dieses Verfahrens sein.

### **10.01-02**

Dem öffentlichen Interesse an einer Autobahn steht das öffentliche Interesse an der Erhaltung natürlicher Lebensräume gegenüber.

Der im Abschnitt 3.4.6.2 des Bundesverkehrswegeplans 2003 beschriebene naturschutzfachliche Planungsauftrag forderte keinen 4-spurigen Ausbau und schloss einen 2+1-Ausbau nicht aus. Dieser 2+1-Ausbau wurde aber nicht betrachtet. Trotz der Vielzahl an Ortsumgehungen, diese wären mit dem 2+1-Ausbau weniger großräumig als bei dem von den Planern betrachteten vierspurigen Ausbau. Somit wären die Belastungen der Natur geringer. Siehe dazu Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

Aus diesem Grund können die Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG nicht mit einem überwiegenden öffentlichen Interesse außer Kraft gesetzt werden.

### **10.01-03**

Somit ist die Kritik an der Methodik des Variantenvergleichs berechtigt, dass ein Ergebnis, dass es keine bauwürdige Variante gibt, von vornherein ausgeschlossen ist. Denn eine ungünstige Variante ist immer noch günstiger als eine sehr ungünstige Variante.

### **10.01-04**

Siehe Problem-Nr. 04.04-01.

### **10.01-07**

Selbst ein Vergleich, in dem ein nur 400m langer Tunnel, aber auch die Problematik des B216-Anschlusses einbezogen wird (siehe Problem-Nr. 01.08-15.1), könnte zugunsten der Westvariante ausgehen.

Die Variante durch die Stadt Lüneburg war von Anfang an extrem problematisch und sollte nicht realisiert werden, zumal mit dem 2+1-Ausbau der B4 eine bessere Lösung existiert, siehe Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

### **10.01-18**

Die Erwiderung, dass mit Unterschreitung mehrerer Entwurfsparameter im Abschnitt 1 eine Autobahn auf der landesplanerisch festgestellten Vorzugstrasse möglich sei, ist unzureichend. Der Planungsauftrag enthält nicht die Unterschreitung von Entwurfsparametern, die auf anderen Trassenvarianten nicht hätten unterschritten werden müssen.

### **10.02.02-01**

Ist das aktuelle Rastanlagenkonzept noch umsetzbar? (Ortolan-Vorkommen bei der geplanten Rastanlage Riestedt)

### **10.04-01**

Durch Unfälle kann es zu Sperrungen einer Anschlussstelle, einer Fahrtrichtung oder schlimmstenfalls zu eine Sperrung beider Fahrtrichtungen kommen. Für diese Fälle werden kleinräumige Lösungen benötigt, auch für den innerstädtischen Verkehr.

### **11.01-01**

Die Antwort geht nicht auf den Kritikpunkt ein, dass die Reduzierung der Fahrstreifen-Breite ausgerechnet dort vorgenommen wird, wo das erwartete Verkehrsaufkommen am höchsten ist. Wenn diese Beite an dieser Stelle ausreicht, warum reicht sie dann nicht für die komplette Autobahn aus?

Das geplante Geschwindigkeitsprofil ist lediglich notwendig, weil hier die Planung einer kontinentalen Verbindung zugunsten einer Stadtautobahn aufgegeben wurde. Es muss eine Anpassung der Planung erfolgen, so dass die Parameter gemäß EKA 1A eingehalten werden können.

### **11.02-09**

Es geht um die Stoßzeiten: Pendlerverkehre aus dem Ostkreis und Lüchow-Dannenberg, die sich nach Fertigstellung der A39 nicht ändern werden.

Die DTV ist niedriger, weil überregionale Verkehre von der B216 abgezogen werden, dies aber über den Tag Verteilt, das vermindert also nicht die Probleme zu Pendler-Stoßzeiten.

Wie groß ist der Unterschied des Verkehrsaufkommens zwischen Stoßzeiten morgens und nachmittags, der dazwischen liegenden Zeit und den vor und nach den Stoßzeiten liegenden Zeitbereichen?

### **11.02-11**

Wurden Kreisel statt Ampeln in Betracht gezogen?

### **11.03**

Die Tunneloberfläche ist so zu gestalten, dass das beabsichtigte Ziel, eine Begegnungsstätte zu schaffen, adäquat erreicht wird. Dazu gehört auch die Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern. Die Gestaltung ist so vorzunehmen, dass die Gärten und Häuser inkl. Obergeschosse der direkten Anwohner vor Einblick durch auf dem Lärmschutztunnel befindliche Menschen geschützt sind. Die bisher vorhandene Passierbarkeit der Ostumgehung zwischen Moorfeld und Dichtersiedlung muss in mindestens gleicher Qualität erhalten bleiben, d.h. auch per Rollator oder Rollstuhl und per Fahrrad ohne absteigen zu müssen. Von der Tunneloberfläche aus sollte es einen ausreichend lärmgeschützten, mit dem Fahrrad, Rollator oder Rollstuhl passierbaren Durchgang zur Erbstorfer Landstraße geben.

### **11.03-03**

Siehe Problem-Nr, 01.08-15.1.

### **11.07-02**

Würde die geplante A39-Trasse in Richtung Süden länger auf der vorhandenen Ostumgehung verbleiben und nicht bereits im Bereich der B216 abzweigen, käme es nicht zu einer Verlegung der B216 und alle damit verbundenen Probleme (auch Naturschutz) würden nicht auftreten. Siehe dazu auch Problem-Nr. 01.08-15.1.

### **12.00-01**

Umweltauswirkungen ließen sich durch die Realisierung der 2+1-Variante auf der B4 verringern, daher ist das "überwiegende öffentliche Interesse" an einem Autobahnbau anzuzweifeln.

Siehe dazu Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

### **12.00-02**

Siehe Problem-Nr. 12.00-01.

### **12.00-03**

Siehe Problem-Nr. 12.00-01.

### **12.03.00-02**

Zu der Abschreckung der Wildtiere durch Menschengeruch oder Hunde-Duftmarken wurde nicht geantwortet.

### **12.03.01-04**

Dem öffentlichen Interesse an einer Autobahn steht das öffentliche Interesse der Erhaltung natürlicher Lebensräume gegenüber.

Der im Abschnitt 3.4.6.2 des Bundesverkehrswegeplans 2003 beschriebene naturschutzfachliche Planungsauftrag forderte keinen 4-spurigen Ausbau und schloss einen 2+1-Ausbau nicht aus. Dieser 2+1-Ausbau wurde aber nicht betrachtet. Trotz der Vielzahl an Ortsumgehungen, diese wären mit dem 2+1-Ausbau weniger großräumig als bei dem von den Planern betrachteten vierspurigen Ausbau. Somit wären die Belastungen der Natur geringer. Siehe dazu Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.

Aus diesem Grund können die Verbotstatbestände nicht mit einem überwiegenden öffentlichen Interesse außer Kraft gesetzt werden.

### **12.03.05-01**

Grundsätzlich geht es nicht um Kompensation, sondern um den Flächenverbrauch. Diesen solchen sollten wir uns für eine Autobahn mit zweifelhaftem Bedarf nicht erlauben. Trotz Kompensation wird eine riesige Fläche neu und zusätzlich versiegelt, denn nur sehr selten gehört die Entsiegelung einer versiegelten Fläche zu einer Kompensationsmaßnahme.

### **12.03.08-01**

Das zitierte BVerG-Urteil bezieht sich auf die A44 im BVWP 2003, für die A39 bestand jedoch ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag.

Der Vordringliche Bedarf wird im BVWP die höchste Kategorie, im BVWP 2030 gibt es darüber noch die Engpassbeseitigung.



## 13

Waren keine Problem-Nummern mit 13 vorgesehen, oder fehlen sie in der Gesamterwiderung?

### 16.01.00-01

Wird eine Straße an einem bereits existierenden Wohngebiet gebaut, gilt die 16. BImSchV / RLS 90. Wird ein Wohngebiet an einer existierenden Straße gebaut, gilt die DIN18005.

Im Ergebnis bekommt man in beiden Fällen ein Wohngebiet an einer Straße, aber eins mit mehr und eins mit weniger Straßenlärm. Wenn die RLS90 ausreichend sein soll, warum gibt es dann in der DIN18005 niedrigere Grenzwerte?

### 16.01.00-03

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Mensch wurden die verlärmten Siedlungsflächen betrachtet, jedoch ohne Gewichtung der Siedlungsdichte. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Anzahl betroffener Personen offenbar keine Rolle spielt.

### 16.01.01.01-03

Erklärung „zu geringer LKW-Anteil“: Siehe Problem-Nr. 05.01-03.

### 16.01.01.03-01

Die anzuwendende Lärmschutzrichtlinie sind mittlerweile 30 Jahre alt und wissenschaftlich längst überholt.

### 16.01.01.03-07

Ist Immissionsort 55 Gewerbegebiet (wie in der Tabelle angegeben) oder Mischgebiet (der Einwender nannte den Tages-Grenzwert 69 dB(A))? Bezieht sich die Erwiderung inhaltlich auf Abschnitt 55 statt auf Immissionsort 55? Wurde in die falsche Tabelle geschaut?

### 16.02.00-11

Für noch kleinere Partikel (PM<sub>1</sub>, PM<sub>0,1</sub>), die noch gesundheitsgefährdender (weil direkt „blutgängig“) sind, gibt es keine Grenzwerte und wahrscheinlich auch messtechnische Probleme.

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen einen Anstieg der Todesrate durch Atemwegserkrankungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen und eine Krankheitszunahme bei Personen mit Atemwegserkrankungen durch Partikel kleiner PM<sub>2,5</sub> und kleiner PM<sub>0,1</sub> (siehe Einwendungen von 2012). Eine andere wissenschaftliche Untersuchung belegt ein ausgeprägtes Defizit der Lungenfunktion bei 18-Jährigen, die langjährig innerhalb von 500 m an einer Autobahn oder Hauptverkehrsstraße gewohnt haben (siehe Einwendungen von 2012). Weitere wissenschaftliche Untersuchungen belegen die Schädlichkeit von Diesel-Abgasen, die Lungen- und Blasenkrebs auslösen können (siehe Einwendungen von 2012). Der gesamte Schwerverkehr und jeder vierte PKW sind Dieselfahrzeuge, die Belastung an den Immissionsorten in der Nähe der Ausgänge des Lärmschutz隧nells ist gesundheitsgefährdend.

Der Facharzt für Lungen- und Bronchialheilkunde Dr. Christian Gade aus dem Wohngebiet Moorfeld beschreibt in seiner Einwendung ([http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2017-10-22\\_A39\\_Einwendung\\_Dr.\\_Gade.pdf](http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2017-10-22_A39_Einwendung_Dr._Gade.pdf)), dass bei noch stärkerem Verkehr in Moorfeld die schweren Erkrankungen und Todesfälle bei Anwohnern zunehmen werden. Bereits heute gibt es laut Darstellung von Anwohnern in der Lenastraße eine auffällige Häufung von Krebsfällen.

### **16.02.00-19**

In der Antwort wird nicht darauf eingegangen, dass an mehr als der Hälfte der verkehrsnahen Messstationen der NO<sub>2</sub>-Grenzwert überschritten wurde.

### **16.02.05-01**

Neue 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.

### **16.06-01**

Durch Unfälle kann es zu Sperrungen einer Anschlussstelle, einer Fahrtrichtung oder schlimmstenfalls zu eine Sperrung beider Fahrtrichtungen kommen. Für diese Fälle werden kleinräumige Lösungen benötigt, auch für den innerstädtischen Verkehr. Einige Stellen zum Herausnehmen der Mittelleitplanke sind sowohl für geplante Sanierungsarbeiten als auch für ungeplante kurzfristige Sperrungen (etwa nach einem Unfall) keinesfalls ausreichend.

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.

#### **16.06-01.1**

Für die Umleitung innerstädtischen Verkehrs werden kleinräumige Lösungen benötigt. Einige Stellen zum Herausnehmen der Mittelleitplanke sind sowohl für geplante Sanierungsarbeiten als auch für ungeplante kurzfristige Sperrungen (etwa nach einem Unfall) keinesfalls ausreichend.

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.

#### **16.06-03**

Für die Umleitung innerstädtischen Verkehrs werden kleinräumige Lösungen benötigt. Einige Stellen zum Herausnehmen der Mittelleitplanke sind sowohl für geplante Sanierungsarbeiten als auch für ungeplante kurzfristige Sperrungen (etwa nach einem Unfall) keinesfalls ausreichend.

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.

### **20.01-01**

Zum Thema Naturzerstörung wird in der Antwort lediglich erwähnt, dass es keine neue Landschaftszerschneidung gibt. die Problematik der Anschlussstelle B216, die immerhin zu

einer zusätzlichen Variantenuntersuchung geführt hat, wird hier ausgeblendet. Zu diesem Thema siehe Problem-Nr. 01.08-15.1.

#### **20.01-01**

Die auf der Verkehrszählung 2015 basierende Prognose für 2030 berücksichtigt nicht neuere Wohngebiete (Hanseviertel, kommendes Wohngebiet am Ebensberg, neue Wohngebiete in östlich gelegenen Gemeinden, z.B. Scharnebeck).

#### **23.00-01**

Es ist zu bezweifeln, ob die in Unterlage 21.1 unterstellte Entlastung des nachgelagerten Verkehrsnetzes tatsächlich erreicht werden kann. Für die Stadt Lüneburg bringt die Autobahn kaum Entlastung. Südlich Lüneburg bis Wolfsburg muss auf der dann zur Landesstraße herabgestuften, teilweise dreispurig ausgebauten B4 mit zusätzlichem Schwerlastverkehr als Mautausweichverkehr gerechnet werden (trotz der Ortsdurchfahrten werden sicher viele Transportunternehmen diese Strecke aus Kostengründen bevorzugen).

#### **23.00-02**

Die heutige B4 ist trotz Mautpflicht immer noch stark von LKW-Verkehr belastet. Die Ortsdurchfahrten wurden von den Fahrern in Kauf genommen. Sicher bleibt die Strecke nach Abstufung zu Landesstraße aufgrund der entfallenen Mautpflicht trotz der Ortsdurchfahrten attraktiv für viele Transportunternehmen.