

Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld
c/o Doris Paland (Sprecherin)
Brandheider Weg 30
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,

nachdem im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1 der Autobahn 39 der in der Woche vom 23.03.2020 bis zum 27.03.2020 geplante Erörterungstermin aufgrund der Covid-19-Pandemie aufgehoben wurde, ermöglicht das Planungssicherstellungsgesetz vom 20.05.2020 eine Online-Konsultationen als Ersatz für Erörterungstermine.

Dieses Gesetz soll nun im Planungsverfahren für den Abschnitt 1 der A39 angewandt werden, so dass an Stelle des zugesicherten Erörterungstermins eine Online-Konsultation durchgeführt wird. Das Versprechen, einen Erörterungstermin durchzuführen, wurde gebrochen.

In dem Dokument „Begrüßung und Geleitwort zur Online-Konsultation 2020“ findet sich kein Grund, dass nicht zu einem späteren Zeitpunkt ein Erörterungstermin angesetzt werden kann. Da die A39 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan nicht mit höchster Priorität "Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung" eingetragen ist, ist diese Vorgehensweise für uns nicht nachvollziehbar.

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.

Da bei der Online-Konsultation anders als in einem Erörterungstermin schriftlich formuliert werden muss, halten wir die dafür veranschlagte Zeit für zu kurz. Die Sommerferien gingen bis zum 26. August und die meisten Einwender und Einwenderinnen beschäftigen sich nicht beruflich, sondern müssen sich in ihrer Freizeit mit der Online-Konsultation beschäftigen.

Wir beantragen, das Planfeststellungsverfahren einzustellen und den Plan nicht festzustellen.

Sollte das Planfeststellungsverfahren nicht eingestellt werden, beantragen wir eine Neuauslegung der Pläne, denn weitreichende Änderungen und neu zugefügte Dokumente erfordern eine Veröffentlichung mit anschließender Möglichkeit der Stellungnahme bzw. Einwendung.

Wir beantragen, die Ergebnisse aus dieser Online-Konsultation vor der geforderten Neuauslegung der Pläne zu veröffentlichen, um Einwendern und Betroffenen die Möglichkeit zu geben, sich über die Äußerungen Dritter zu informieren und zu prüfen, ob diese die eigene Betroffenheit oder selbst eingebrachte Sachverhalte verändern. Zudem ist danach die Möglichkeit einer Stellungnahme zu diesen Sachverhalten notwendig.

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

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

Wir beantragen, einen öffentlichen Erörterungstermin durchzuführen.

Vorsorglich halten wir fest, dass an der Tatsache, dass unsere Stellungnahme nicht alle Erwiderungen der Planungsbehörde umfasst, keineswegs die Schlussfolgerung zulässt, diese Erwiderungen würden uns zufriedenstellen.

Wir schließen uns allen in dieser Online-Konsultation eingebrachten Stellungnahmen an und gestatten jedem, sich unserer Stellungnahme anzuschließen.

Abschließend bitten wir um eine Eingangsbestätigung dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen,
Doris Paland, Dr. Frank Kracht, Jens-Peter Fiedler
Sprecher-Team der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld

1. Verfahrensrecht

1.1 Bundesverkehrswegeplan

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.

Es stimmt nicht, dass der BVWP das Projekt gesetzlich festlegt. Der BVWP ist kein Gesetz, sondern eine Absichtserklärung. Die Bundesregierung schreibt: "Nicht der BVWP 2030, sondern die in den Ausbaugesetzen jeweils enthaltenen Bedarfspläne sind es, die letztlich festlegen, welche Aus- und Neubauprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen".

Angesichts des massiven Rückgangs der Handelsströme induziert durch die Umschlagsrückgänge der Häfen, fordern wir die Behörde auf, die Planungen ruhen zu lassen, bis die für alle fünf Jahre vorgesehen Bedarfsplanüberprüfung stattgefunden hat.

Weiterhin ist hierzu der Auszug aus der Vorabfassung des Verkehrsinvestitionsbericht 2018 (Bundesdrucksache 19/21130, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/211/1921130.pdf>) in den Blick zu nehmen:

„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.“

Wir beantragen, dieses Projekt einer erneuten, generellen Überprüfung zu unterziehen, insbesondere unter den heute schon erkennbaren finanziellen Nöten, ausgelöst nur durch die Corona-Krise.

1.2 Online-Konsultation

Die Äußerungsfrist ist zu kurz. Einige Betroffene werden wegen der Urlaubszeit gar nicht oder verspätet von der Notwendigkeit erfahren, sich online zu beteiligen. Es ist für den Laien kaum möglich, die Unterlagen in der kurzen Frist sorgfältig zu prüfen. Zudem sind Betroffene, die bisher nicht eingewandt haben, ausgeschlossen. Auch ist das Verfahren nun nicht mehr allen zugänglich, da die Unterlagen nicht für Menschen ohne IT-Möglichkeiten bei den örtlichen Behörden zur Einsicht ausgelegt werden. Eine solche Auslegung hätte man auch in Corona-Zeiten unter Berücksichtigung der Abstands- und Hygiene-Regeln organisieren können. Durch die nicht komplett gegebene Öffentlichkeitsbeteiligung ist das Verfahren ungültig.

Wir beantragen, einen öffentlichen Erörterungstermin über alle Einwendungspunkte durchzuführen, sobald dies aufgrund der Corona-Pandemie möglich ist.

1.3 Neue Unterlagen

Dem Verfahren wurden neue Gutachten und Unterlagen zugefügt, die neue Betroffenheiten auslösen. Diese wurden aber nicht durch erneute Auslegung erneut öffentlich bekannt gemacht.

Wir beantragen eine Neuauslegung der aktuellen Unterlagen mit einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung und Einwendungsmöglichkeit. Als Legitimation ist ein Abhandeln lediglich durch diese Online-Konsultation nicht ausreichend.

1.4 Kartierungen

Diverse Unterlagen sind veraltet und unvollständig.

So wurden z.B. in der neuen Planungsraumanalyse (U19.6) 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.

Wir beantragen eine Öffentlichkeitsbeteiligung mit Einwendungsmöglichkeit für die neuen Kartierungen (Häufigkeit, Zeitpunkt, Artenspektrum), die Auswertung der neu gewonnenen Erkenntnisse und die Verarbeitung der Ergebnisse in den zu ergreifenden Maßnahmen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Methodik

Die Methodik im Raumordnungsverfahren ist nach wie vor nicht nachvollziehbar.

Immer noch ist nicht klar, 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. Dass hier einmal die eine und beim nächsten Mal die andere Trasse den Vorzug bekommt, zeigt, 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.

Wir beantragen eine Korrektur des Raumordnungsverfahrens mit Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse und Gegebenheiten.

2.2 Trassierungsparameter

Schon in Zuge der Raumordnung waren die Probleme bezüglich Radien, Abständen von Anschlussstellen etc. erkennbar.

Nach wie vor bleibt die Tatsache bestehen, dass die Radien und Neigungswinkel der Trasse sowie die hohe Anzahl von Anschlussstellen auf kurzer Strecke nicht die Anforderungen an eine Autobahn erfüllen. Die A39 soll Fernverkehre aufnehmen, auf der gewählten Trasse allerdings gleichzeitig den innerstädtischen Verkehr nicht schlechter entlasten als bisher die Ostumgehung. Dafür ist die Trasse nicht geeignet. Der zusätzliche Verflechtungstreifen ist ungewöhnlich lang und wird daher von Ortsfremden leicht als dritte Spur wahrgenommen werden. Gibt es Erfahrungen mit so langen Verflechtungstreifen? Ist auszuschließen, dass sie über eine Strecke von vier Kilometern zu gehäuften Spurwechseln führen und damit die Unfallgefahr erhöhen?

Wir beantragen, dass die Planung einer vierspurigen Autobahn nach den geltenden Kriterien (RQ 31) durchgeführt wird, und nicht die „Krücke“ einer sechsspurigen Stadtautobahn ausgewählt und weiterverfolgt wird, die keine Rechtfertigung im BVWP findet.

2.3 Festhalten an der Vorzugstrasse

Die Bestimmung der Vorzugstrasse im Raumordnungsverfahren hat sich als fehlerhaft erwiesen. In der Erwidern wird der gutachterliche Charakter der Landesplanerischen Feststellung betont. Im Planfeststellungsverfahren wird nun an der landesplanerisch 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 Entwurfsparameter (Kurvenradius, vorgesehene Geschwindigkeit, Abstand von Anschlussstellen) wäre die Entscheidung im Raumordnungsverfahren bei Berücksichtigung dieser Erkenntnisse 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.

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.

Eine Prüfung des bedarfsgerechten Ausbaus der B4 (als Bundesstraße, nicht als Autobahn) hat im ROV völlig unzureichend stattgefunden. Hier wurde eine komplett neue, vierspurige Trasse betrachtet, statt eines dreispurigen Ausbaus der vorhandenen B4 mit Ortsumgehungen. Diese Variante hätte aufgrund des im damaligen Bundesverkehrswegeplan mit 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 sechsspüriger A7 und im Bau befindlicher A14 ist zwischen diesen beiden Autobahnen eine über einen dreispurigen Ausbau der B4 hinausgehende Planung völlig überflüssig.

In die Bewertung ist nicht eingeflossen, dass in der Zwischenzeit die B4 zwischen Lüneburg und Uelzen über weite Strecken dreispurig ausgebaut wurde. Hinter Uelzen fallen aber die Zahlen für die Verkehrsbelastung drastisch ab und rechtfertigen keine Autobahnplanungen. Daher ist ein neuer Variantenvergleich unerlässlich, da der bisherige diese Entwicklung nicht berücksichtigt. Er geht von einer zweispurigen B4 aus. Die Alternative ist also nahezu schon fertig gebaut und müsste nur noch durch Ortsumgehungen vervollständigt werden.

Wir beantragen, dass die Planung der B 4 im Charakter einer 2+1-Lösung mit Ortsumfahrungen anstelle der A 39-Planung weiterfolgt und realisiert wird.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

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.

In der Erwiderung wird nicht auf die B4-Lösung (2+1 mit Ortsumfahrungen) eingegangen.

4. Planrechtfertigung

4.1 Eignung der Trasse im Abschnitt 1

Die Tatsache, ob die B4-Trasse für einen Ausbau als BAB geeignet ist, vor allem unter dem Aspekt so zahlreicher Anschlussstellen ist mehr als fraglich.

Die Notwendigkeit für die Stadt Lüneburg, dass alle Anschlussstellen erhalten bleiben, steht im Widerspruch zu dem Auftrag, eine Autobahn (nicht Stadtautobahn) zu planen.

Engere Radien und niedrigere Geschwindigkeitsprofile werden vom Verkehr, der bis zu 100 km weit ohne Beschränkungen fährt, nicht ausreichend wahrgenommen, so dass das Unfallrisiko steigt.

Die Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte ohne jegliche Geschwindigkeitsbegrenzung und wenigen Abfahrten ist wesentlich höher als die eines Abschnittes mit einer 80 km/h-Begrenzung und Abfahrten in enger Folge. Zudem ist der Abschnitt 1 ein Abschnitt mit einem hohen prognostizierten Verkehrsaufkommen. Die vorgesehene Planung wird zu häufigen Staus und einem erhöhten Unfallrisiko führen. Dies muss im Rahmen der Planungen vermieden werden.

Folgende Fragen:

- Die Verkehrsuntersuchung nimmt lediglich aktuelle Verkehrsmengen auf und prognostiziert zukünftig zu erwartenden Verkehr. Inwiefern liefert sie die Bestätigung für die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen?
- Die RAA sieht bei einzelnen Abweichungen vor, Berechnungen und Untersuchungen durchzuführen. Welche sind gemacht worden, mit welchem Ergebnis?
- Einzelne Abweichungen begründen keine Abweichung von der Entwurfsklasse. Ist die gehäufte Abweichung im Abschnitt 1 noch als einzelne Abweichung zu werten? Oder stellt diese nicht doch eine Abweichung von der Entwurfsklasse dar?

Wir beantragen, die Varianten des Raumordnungsverfahren unter Berücksichtigung des heutigen Erkenntnisstands neu zu betrachten, und Lösung B4-Ausbau im 2+1-Charakter mit Ortsumgehungen in den Variantenvergleich einzubeziehen.

4.2 NKV

Der Planungshorizont 2030 der Verflechtungsprognose ist viel zu kurz gegriffen ist und nicht ausreichend, insbesondere wenn man auf den zurückliegenden Zeitraum von der ersten Planungssitzung in diesem Abschnitt bis heute von mehr als 10 Jahren blickt.

Die Daten sind veraltet und müssen überarbeitet werden. Die Verflechtungsprognose des BVWP 2030 stützt sich auf eine Studie der Interplant Consult, München. Zur Aufgabenstellung heißt es dort: "... beinhaltet die Analyse und Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Quell-Ziel-Matrixen des Güter- und des Personenverkehrs für das Basisjahr 2010". Nun mag es verständlich sein, dass man eine Rahmenplanung im Jahr 2014 mit Zahlen von 2010 vornimmt. Aber für ein konkretes Infrastrukturprojekt ist es inakzeptabel, auch heute noch mit 10 Jahre alten Basiswerten zu arbeiten, zumal die relevanten Verkehre sich in der Zwischenzeit völlig anders entwickelt haben, als vor 10 Jahren vermutet.

Das NKV beruht auf A39 + A14 und B190n im vordringlichen Bedarf. B190n ist nun nicht mehr im vordringlichen Bedarf, das NKV ist daher separat ohne A14 zu ermitteln, jedoch vor dem Hintergrund, dass die A14 vor der A39 realisiert sein wird.

In die Bewertungen der Verflechtungsprognose sind die aktuellen Erkenntnisse zur geplanten Alpha E-Trasse des Schienenverkehrs nicht eingeflossen. Das heißt, es besteht die Gefahr von Fehlinvestitionen, wenn Schienenkorridor, A14 und A 39 parallel ausgebaut werden. Im Viereggen-Gutachten zur Bahntrasse wird dies für den Güterverkehr verdeutlicht: Die Verkehrsprognosen, die dem aktuellen BVWP zugrunde liegen, sind nun 5 bis 10 Jahre alt, und sie enthalten eine neue grundlegende Entwicklung noch nicht: Während seit Jahrzehnten der Anstieg des Güterverkehrs und die direkte Koppelung an die Wirtschaftsentwicklung weltweit

eine Tatsache war und in der Wissenschaft allgemein akzeptiert wurde, scheint dieser Zusammenhang seit 2008 nicht mehr zu stimmen: Denn seit der letzten Wirtschaftskrise ergibt sich im Güterverkehr weltweit eine Seitwärtsbewegung mit kleinen Schwankungen nach oben und unten, während die Wirtschaft in Deutschland und der Welt weiter wächst. Auch und vor allem der Seehafen-Hinterlandverkehr ist von dieser neuen Entwicklung betroffen. Ob der Güterverkehr im Abschnitt Maschen - Uelzen von 172 Zügen pro Tag in 2015 wirklich wie bislang angenommen auf 362 Züge wächst - bzw. auf 292 Züge ohne die Verlagerung von anderen Korridoren - und dies in nur 11 Jahren von heute ab, wird von Jahr zu Jahr immer unwahrscheinlicher. Es ist somit das Gebot der Stunde, hier in Szenarien zu denken und Fehlinvestitionen zu vermeiden. Eine Aussage, die uneingeschränkt auch für die Straße gelten muss.

Die Aussage, es habe nur einen kleinen Einbruch 2008 und 2009 gegeben, und seitdem steigen die Hafenumschläge wieder, ist falsch. Ein Blick in die aktuellen Statistiken der Seehafenverbände reicht. Für den wichtigsten Hafen, den Hamburger Hafen, wurde das Allzeithoch im Jahr 2007 mit fast 10 Millionen TEU erreicht. Nach dem Einbruch 2008/2009 hat sich der Umschlag zwar wieder etwas erholt, aber seitdem stagniert er und lag 2019 bei 9,2 Millionen TEU - also auf dem Stand, den er bereits vor 13 Jahren erreicht hatte. Tendenz weiter sinkend. Die von der Planungsbehörde veranschlagten kräftigen Zuwächse gab es weder in den vergangenen 12 Jahren, noch ist in den kommenden 10 Jahren damit zu rechnen.

In ihrer Erwiderung weist die Planungsbehörde nochmals darauf hin, dass der Bedarf der Seehäfen, vor allem Hamburgs, ausschlaggebend für die Einstufung des Projektes A 39 in den Vordringlichen Bedarf des BVWP war. Bei der Aufstellung des BVWP war die nachhaltige Stagnation des Hafens noch nicht manifest. Daher ist die gesetzliche vorgesehene Bedarfsplanüberprüfung zwingend vor jedem weiteren Planungsschritt vorzunehmen.

Da der vorgesehene Nutzen nicht mehr erreicht werden kann (siehe Entwicklung Güterverkehr), muss das NKV auch unter Berücksichtigung der gestiegenen Baukosten neu berechnet werden. Bei veränderter Ausgangslage darf nicht mit mehr als sechs Jahre alten Daten gearbeitet werden. Außerdem kann die Öffentlichkeit erwarten, dass die Berechnung des NKV endlich nachvollziehbar offengelegt wird.

Wir beantragen, dass eine Bedarfsplanüberprüfung, auch unter der Berechnung des aktuellen NKVs, durchgeführt wird.

4.3 Falsche Voraussetzungen

Die Planungsbehörde führt in den Erwiderungen aus, dass die A 39 in das TEN-V eingestuft wurde.

Die Behauptung, die A39 sei Teil der Transeuropäischen Netze, ist falsch. Sie gehört keinem der fünf von der EU definierten Korridore an. Die A 39 taucht in der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates lediglich im Anhang 5 auf, als ein geplanter Teil des europäischen Gesamtnetzes, das alle Verkehrswege lediglich auflistet. Für transeuropäische Vorhaben ist aber das Kernnetz relevant. So heißt es in der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011: Innerhalb des vom Gesamtnetz vorgegebenen Rahmens sollten bis zum Jahr 2030 vorrangig das Kernnetz festgelegt und geeignete Maßnahmen für seinen Aufbau ergriffen werden. Das Kernnetz sollte das Rückgrat der Entwicklung eines nachhaltigen multimodalen Verkehrsnetzes bilden und sollte den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben. Dabei sollten die Maßnahmen der Union auf jene Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentriert werden, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe, und zwar mit dem im Weißbuch dargelegten Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % unter den Stand von 1990 zu senken. Im Anhang 2 der Verordnung wird das Kernnetz definiert. Die A 39 gehört nicht dazu.

Somit wird hier von falschen Voraussetzungen ausgegangen.

Ein weiterer Punkt, in dem von falschen Voraussetzungen ausgegangen wurde, sind die Ergebnisse der VUNO.

Die Hosenträgerlösung ist nicht mehr existent, da B190n nicht mehr im vordringlichen Bedarf eingestuft ist. Es wird wiederum von falschen Voraussetzungen ausgegangen.

Es ist eine unbegründete Behauptung, die B190n werde auch als Weiterer Bedarf gebaut. Die Erfahrung lehrt, dass nur Projekte des Vordringlichen Bedarfs gebaut werden. Zumal die Kategorie "Weiterer Bedarf" durch die Einführung des "Vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung" abgewertet wurde. Daher ist eine Neuberechnung der VU ohne die Verbindung B190n zwingend.

Die politisch gewollte Verkehrswende mit der 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.

Wir beantragen, umgehend den BVWP mit den Ausbaugesetzen neu zu bewerten, zumindest für dieses Projekt im Vergleich zum Ausbau der B4 im 2+1-Charakter mit Ortsumfahrungen.

4.4 Bundesverkehrswegeplan

Die Aussage der Planungsbehörde, „der Bundesverkehrswegeplan ist die zentrale planerische Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes“, ist nicht richtig.

Mit dieser Aussage stiehlt sich die Planungsbehörde aus der Verantwortung. Der BVWP ist kein Gesetz, sondern ein Planungsinstrument. Es ist sehr wohl die Aufgabe der planenden Behörde, die Wirtschaftlichkeit des Projekts zu prüfen. In Zukunft soll die Autobahn GmbH des Bundes diesen Punkt sicherstellen, da es die regionalen Behörden offenbar nicht können. Es wäre daher sinnvoll, die Planung, wie ja bereits beschlossen, der neuen Gesellschaft zu übergeben und nicht auf Grundlage veralteter Daten jetzt voreilig Fakten zu schaffen und so Steuermittel zu verschwenden.

Wir beantragen, die Planungen bis zur Übergabe an die Autobahn GmbH ruhen zu lassen.

4.5 Lückenschluss

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

4.6 B4-Ausbau

Die Betrachtung der Nullplus-Variante Ausbau der B4 ist nicht korrekt abgewogen worden.

Es ergibt sich die Frage, wenn der Ausbau der B4 in dem Planungsauftrag (trotz nachgewiesener, ausreichender Verkehrsfähigkeit) nicht gerecht wird, wie kann dann ein Abschnitt mit Geschwindigkeitsbegrenzung, Radien-Reduzierungen und Anschlussstellenhäufung diesem Planungsauftrag gerecht werden?

Die Er widerungen betrachten lediglich die Dokumente, die im Rahmen der A39-Planungen erstellt wurden. Nicht betrachtet werden die Planunterlagen B4-Ausbau zum BVWP 2030. Diese widerlegen einige der gemachten Aussagen.

Es wird unter anderem von Mehrlänge gesprochen. Das Gegenteil ist jedoch richtig, der B4-Ausbau wäre ca. 20 km kürzer.

Ebenso werden Kosten falsch dargestellt. Der B4-Ausbau würde nur einen Bruchteil der A39-Kosten bedeuten.

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 zu stoppen ist.

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.

Mit "bedarfsgerecht" ist nicht eine Autobahnplanung gemeint. Und auch für einen vierspurigen 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 dreispurig ausgebaut, 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 Erwiderung 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. 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.

Es wird beantragt, die Nullplus-Variante der B 4 neu zu betrachten, die aktuelle Planung zu stoppen und auf den Ausbau der B4 im 2+1 Modell mit Ortsumfahrungen umzulenken. An vielen Teilstrecken der heutigen B4 gibt es diese Planungen (und teilweise Realisierungen) bereits.

5. Verkehrsuntersuchungen und –prognose

5.1 Alte Basisdaten

Die Basisdaten der Verflechtungsprognose stammen aus dem Jahr 2010. Viele Entwicklungen waren damals nicht absehbar. Eine Aktualisierung ist zwingend erforderlich. Zumal sich jetzt der Trend zum Homeoffice abzeichnet, der zu einer dauerhaften Reduzierung des Personenverkehrs (Pendler) führen wird. Die langfristigen Folgen der Pandemie müssen in ein Projekt eingearbeitet werden, dass für zukünftige Verkehre gedacht wird, in einer Zeit, in der Klimaschutz vorrangig wird.

Wir beantragen, eine neue Gesamtbetrachtung anzustellen, bevor dieses Projekt realisiert wird, dessen aus dem letzten Jahrtausend stammende Grundgedanken mittlerweile komplett überholt sind.

5.2 B190n

In den Erwiderungen wird nebenbei behauptet, die B190n befinde sich im vordringlichen Bedarf des BVWP. 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.

Es wird beantragt, das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A 39 unter Einbeziehung der aktuellen Erkenntnisse zu berechnen, dabei muss auch die bereits beschlossene Realisierung der A14 dem Bestandsnetz zugerechnet werden.

5.3 Zweck der A39

Die Planungsbehörde führt aus, dass die A39 nicht in erster Linie zur Entlastung bestehender Autobahnen diene, sondern sie spricht von der Schaffung einer leistungsfähigen Achse zwischen Lüneburg und Wolfsburg.

Hier widerspricht sich die Behörde. Sie verweist weiter oben auf die Fernwirkung, spricht sogar von der Bedeutung für transeuropäische Verkehre und davon, dass die Bedeutung für die Hafenhinterlandanbindung ausschlaggebend war für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des BVWP. Und nun soll es plötzlich um die Schaffung einer leistungsfähigen Achse zwischen Wolfsburg und Lüneburg gehen. Die auf dieser Strecke gemessenen Verkehrszahlen rechtfertigen aber keine Autobahn, sondern liegen im Bereich einer Bundesstraße.

5.4 Innerstädtischer Verkehr

Wir bezweifeln die Aussage, die Ostumfahrung Lüneburgs werde als Autobahn deutlich leistungsfähiger sein als in ihrem jetzigen Ausbauzustand.

Die Planungsbehörde bestätigt die Aussage, dass die prognostizierten Verkehrszahlen erst nach der Verkehrsfreigabe aller Abschnitte eintreten können, sie geht aber nicht darauf ein, 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.

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.

Wir beantragen, diese Planungen neuer Wohngebiete zu berücksichtigen.

6. Abschnittsbildung und Folgemaßnahmen

6.1 Abhängigkeit von Abschnitt 2

Es ist zu prüfen, ob die Abschnittsbildung sinnvoll und verkehrswirksam erfolgt ist.

Was genau bedeutet „verkehrswirksam“? Gegenüber heute wird die Verkehrswirksamkeit des Abschnitts 1 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 Teilpräsetation-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-Abschnitt 1 zum A39-Abschnitt 2 hinzu?

Wir beantragen, dass der Abschnitt 1 und der Abschnitt 2 (nicht die Bauabschnitte) nur zusammen planfestgestellt werden dürfen, bzw. der Abschnitt 1 nur dann mit der AS B 216 gebaut werden darf, wenn auch der Abschnitt 2 planfestgestellt ist.

6.2 Zwangspunkt in Abschnitt 2

Das südliche Ende von Abschnitt 1 stellt für den folgenden Abschnitt 2 einen Zwangspunkt dar. Dazu ist es relevant, wie die daran anschließenden, schon den Abschnitt 2 betreffenden Variantenuntersuchungen und im weiteren Verlauf daraus resultierenden Zwangspunkte, wie die Querung des ESK ff., sinnvoll und zweckmäßig sind.

Es wird beantragt, die Daten der Linienbestimmung mit zu betrachten. Sind hier nicht vielmehr die optimalen Querungsdaten, nämlich ein möglichst kurzer, rechtwinkliger Übergang zu schaffen, zu beachten? Die tatsächlichen Folgen mit der daraus resultierenden Parallellage im Abschnitt 2 mit den Folgen für Jagd, Landwirtschaft und FFH-Gebiet werden nicht beantwortet. Hier kann das Wort der Stadt Lüneburg nicht wichtiger sein (Betroffenheit des Gewerbegebietes „Bilmer Berg“ möglichst gering zu halten) als die anderen Schutzgüter.

6.3 FFH-Gebiete

In der Gesamterwiderung führt die Planungsbehörde aus: „Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen findet im Verlauf der A 39 nicht statt.“

Diese Aussage ist falsch. Die A39 ist im Bereich des Vierenbachtal lediglich ca. 50 Meter vom FFH-Gebiet entfernt. Zudem wird der Vierenbach gequert, dessen Fließrichtung in Richtung FFH-Gebiet führt. Eine massive Einbringung von Schadstoffen (critical loads) wird auch seitens der Planungsbehörde eingeräumt. Auch durch die Luft werden Schadstoffe in das benachbarte FFH-Gebiet eingetragen.

Eine Schadstoffeinbringung erfolgt ebenso durch die weiteren Bachläufe, da deren Fließrichtung ebenfalls in das FFH-Gebiet geht.

Wir beantragen, dass ein Gutachten zu erbringen ist, welches Auskunft über die kumulierten Schadstoffeinträge in das FFH-Gebiet in den Abschnitten 1, 2 und 3 der A39 gibt. Die Erstellung soll gemäß der aktuellen Immissionsschutzgesetzgebung erfolgen und somit Auskunft über die tatsächliche Gesamtbelastung des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen und die Auswirkungen darauf geben.

7. Konkurrierende Fachplanungen

Die Planungsbehörde erwidert, die Planungen zum Alpha-E betreffen den Abschnitt 2 und hätten keine Auswirkung auf Abschnitt 1.

Die Erwiderung ist falsch. Im Juni 2020 hat das BMVI bzw. die DB-AG den neuen Suchraum für die Raumordnung des Projekts Alpha-E bekanntgegeben. Sie betreffen auch den Raum der Stadt Lüneburg und des Landkreises Lüneburg. Eine Abstimmung ist dringend erforderlich.

8. Kommunalhoheitliche Belange

8.1 Anschlussstelle B216

Die Entscheidungen zum Abschnittsende im Süden und der Verschwenkung der B 216 sind nicht hinnehmbar.

Die Nordvariante erfordert ein Bauwerk von 140 Metern Länge, die Vorzugsvariante ein Bauwerk von 225 Metern Länge, die Südvariante ein Bauwerk von 240 Metern Länge. Der Südvariante wird, trotz der immens höheren Herstellungskosten und des immens höheren Ressourcenverbrauchs der Vorzug gegeben. Dies geschieht vorwiegend aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten.

Hier werden aufgrund relativ geringfügiger kommunaler Entwicklungswünsche (die Durchschneidung eines Gewerbegebiets führt keineswegs zur Unbrauchbarkeit eines Gewerbegebietes) wesentlich höhere Baukosten in Kauf genommen.

Hier muss jedoch die Priorität bei der Planung des Bundesprojektes liegen, nicht bei den Wünschen einer einzelnen Kommune.

Die Planung der Stadt Lüneburg wird also nicht undurchführbar, insofern wird auch durch andere Trassierungen die Planungshoheit nicht verletzt.

Die Planung ist entsprechend zu ändern.

8.2 Barendorf

Die Planungsbehörde erklärt, außer der Stadt Lüneburg hätten keine anderen Gemeinden Einwendungen zu den Planungen im Abschnitt 1 zu erheben.

Die Planungen des Abschnittes 1 beeinflussen jedoch bereits Bauten im Abschnitt 2 (Kanalquerung, Querung Bahnlinie, Querung K40).

Insofern sollte der Gemeinde Barendorf nicht das Recht auf eine Einwendung verweigert werden.

Einwendungen der Kommunen sind nicht auf die Sicherung konkreter Entwicklungspläne beschränkt. Lediglich das Klagerecht schränkt eine Kommune entsprechend ein.

Es geht im Einwand der Gemeinde Barendorf nicht um eigene Entwicklungsmöglichkeiten, sondern vielmehr um die Korrektheit und Gerechtigkeit des Verfahrens im Sinne der Gleichbehandlung von Kommunen.

Durch die Planfeststellungsbehörde ist zu prüfen, ob es im weiteren Verlauf der Planungen (Abschnitt 2) durch die Berücksichtigung der Lüneburger Entwicklungswünsche zu einer erhöhten Gewichtung der Lüneburger Belange durch die bereits erfolgte Berücksichtigung im Abschnitt 1 kommen kann. (Tunnel, Gewerbegebiet). Sofern dies der Fall ist, ist ein geeignetes, korrektes Beurteilungsverfahren anzuwenden und die Ergebnisse zu veröffentlichen.

8.3 Flächenbeanspruchung

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

Wir beantragen, dass ausgewiesen wird, welche zu beanspruchenden Flächen bereits Ausgleichflächen sind und wo bzw. in welcher Form diese anderweitig wieder geschaffen werden. Ferner ist offenzulegen, dass ausreichend Ausgleichflächen geschaffen wurden, sowohl für die Maßnahme selbst als auch für den Wiederaufbau der durch die Maßnahme in Anspruch genommenen Flächen.

9. Hindernisse in Folgeabschnitten

9.1 Unüberwindliche umweltfachliche Hindernisse

In den Folgeabschnitten stellen sich unüberwindliche umweltfachliche Hindernisse ein. Es fehlt eine ernsthafte Alternativenprüfung, die eine Beeinträchtigung der Gebiete vermeiden würde. Zu den umweltfachlichen Hindernissen gehören viele verschiedene Umweltaspekte.

Wir beantragen, eine aktuelle Auskunft zum Status der vorgezogenen Maßnahmen zu erhalten. Waren diese Maßnahmen für die einzelnen Arten bzw. Gebiete erfolgreich?

Im ersten Erörterungstermin wurde als Arbeitsauftrag an die Planungsbehörde Unterlagen gefordert, die eine Ausnahmeprüfung nach §45 Abs. 7 Naturschutzgesetz rechtfertigen würden (3. Tag der Erörterung, S 21 ff im Wortprotokoll). Diese Unterlagen liegen bisher nicht vor.

9.2 B4-Alternative

Die Planungsbehörde hat den Einwand, der zur Minimierung von Umweltrisiken den bedarfsgerechten Ausbau der B4 vorschlägt, offensichtlich nicht richtig verstanden und argumentiert, als sei ein Ausbau der B4 zu einer Autobahn mit sehr weiträumigen Ortsumgehungen gemeint.

Gemeint ist jedoch der Ausbau zu einer 2+1-Lösung, wo diese nicht bereits vorhanden ist. Auch bei dieser Lösung sind Ortsumfahrungen nötig, jedoch in deutlich geringerem Ausmaß als die Planungsbehörde sich vorstellt und als umweltkritischer als die aktuelle A39-Planung erachtet.

Die B4 als Alternative zur geplanten A39 ist im Minimum zweispurig, in Teilen dreispurig und sogar vierspurig ausgebaut. Weitere Abschnitte werden in Kürze weiter ausgebaut. Die im BVWP 2030 vorgesehene Alternativtrasse ist zudem rund 20 Kilometer kürzer als die Trassierung der A39.

Vor diesem Hintergrund ist die Aussage, der Ausbau der B4 würde höhere Flächenverluste verursachen und größeren Umweltschaden nach sich ziehen als der geplante Bau der A39, nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die Kosten, lediglich einen Bruchteil der Kosten würden anfallen.

In der UVS Stufe I wurde eine Neubaustrecke neben der B4 Bestandsstrecke zu Grunde gelegt. Diese verzerrt natürlich das Ergebnis völlig. Die im BVWP vorgestellte Variante fußt auf einem echten Bestandsaufbau.

Es wird also eine von vornherein falsche Grundlage zur Bewertung herangezogen und die mögliche Variante dadurch abgelehnt.

Es wird beantragt, die Alternative „Ausbau der B4“ (ggf. auch 4spurig, soweit erforderlich) in korrekter Form als Ausbau des bestehenden Bestandes zu prüfen und zu bewerten. Dies soll in Anlehnung an die für den BVWP 2030 herangezogene Trassenführung erfolgen. So dann sind die Planunterlagen entsprechend zu korrigieren und das Ergebnis zu veröffentlichen.

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.

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.

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 auch Abschnitt 4.6 dieses Schreibens.

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

9.3 Einwendungen zu Folgeabschnitten

Bei den Abschnitt 2 betreffenden Einwendungen hat die Planungsbehörde in vielen Fällen erwidert, die Einwendung beziehe sich nicht auf Abschnitt 1 und sei daher in diesem Verfahren nicht zu behandeln (z.B. Alpha-E-Trasse, ESK-Querung und PWC-Anlage). In einigen Fällen wurde jedoch fachlich erwidert, obwohl sich die Einwendung explizit und ausschließlich auf einen anderen Abschnitt bezieht (z.B. Zerschneidung von derzeit unzerschnittenen Räumen zwischen Hankensbüttel, Sprakensehl, Breitenhees und Stöcken, Verlust eines Naherholungsgebietes in Bienenbüttel). Außerdem gibt es auch eine Mischform mit Hinweis auf Abschnitt 2, dann aber doch eine fachliche Erwiderng (z.B. Wolfsrevier).

Es ist nicht nachvollziehbar, warum auf Einwendungen zu Abschnitt 2 unterschiedlich reagiert wurde.

10. Varianten

10.1 Rastanlage

Es wird beantragt, den Standort der PWC Anlage Barendorf gemäß den Richtlinien für Rastanlagen an Autobahnen und den bereits bestehenden PWC-Anlagen der A39 zu optimieren und auszurichten. Die sich dann ergebenden Standorte sind im Stadtgebiet Lüneburg vorhanden.

Es darf dabei keine unterschiedliche Bewertung von Gewerbeflächen der Stadt Lüneburg und landwirtschaftlich genutzten Flächen in der Gemeinde Barendorf geben. Es besteht mittlerweile eine ebenso hohe, wenn nicht höhere Knappheit an Landwirtschaftlichen Flächen, als an Gewerbe oder Siedlungsflächen.

10.2 B4-Alternative

Siehe Abschnitt 9.2 dieses Schreibens

10.3 Ostumgehung

Eine der EKA 1A entsprechende Autobahn kann nicht über die Lüneburger Ortsumgehung geplant werden, weil die Anschlussstellen für den innerstädtischen Verkehr benötigt werden.

Wir beantragen, die Planungen dahingehend zu ändern, dass diese den Anforderungen ihrer Einstufung EKA 1 A genügen. Das Unfallrisiko wird durch das notwendige geringe Geschwindigkeitsprofil und die Häufung von Anschlussstellen stark erhöht. Gerade an den Schnittpunkten zwischen den Bereichen, die EKA 1 A entsprechen und denen, die diese nicht erfüllen, sind - vor allem wegen des prognostizierten Verkehrsaufkommens - Staus zu erwarten.

Die RAA lässt, wenn entsprechende Untersuchungen und Berechnungen durchgeführt werden, einzelne Abweichungen von der Entwurfsklasse zu, ohne die Entwurfsklasse zu ändern.

Im Falle der Planungen des Abschnittes 1 handelt es sich um eine Häufung von Abweichungen, die dazu führt, dass nahezu der gesamte Abschnitt nicht der geforderten Entwurfsklasse entspricht.

Jeder Abschnitt soll eigenständig verkehrswirksam sein und muss somit der Entwurfsklasse entsprechen. Die Betrachtung in der Weise, dass weitere Abschnitte keine Abweichungen aufweisen und es sich daher bei der Betrachtung des Gesamtprojekts nur um einzelne Abweichungen handeln würde, ist unzulässig.

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.

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.

10.4 Südlicher Bereich des Abschnitts 1

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

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

Wir beantragen, die Nordvariante weiter zu verfolgen.

10.5 Anschlussstelle B216

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

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

Keine der Varianten verringert die Durchschneidung der Fledermaus-Flugroute.

Es bleiben also Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG und das 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 Umfangs 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.

11. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter

11.1 Fahrstreifenbreite

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 Breite 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.

11.2 Lärmschutztunnel

Wir fordern weiterhin eine Verlängerung des Lärmschutztunnels in beide Richtungen und den Erhalt bzw. Wiederaufbau der Wallanlage oder einer gleichwertigen Lärmschutzwand nördlich des Tunnels.

Hiergegen mit zu hohen Kosten zu argumentieren, ist nicht statthaft, weil hier durch ein Wohngebiet geplant und die Gesundheit der Anwohner beeinträchtigt wird (auch unterhalb der 30 Jahre alten Richtlinien für Lärmschutz ist der Autobahnlärm gesundheitsschädlich). Beim Variantenvergleich wurde an dieser Stelle für den Naturschutz, aber zulasten des Menschenschutzes entschieden. Die Kosten für beidseitige Verlängerungen sind zu ermitteln und offenzulegen, einzeln aufgeschlüsselt pro 100 m Verlängerung in jede Richtung.

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.

12. Natur und Landschaft

12.1 Öffentliches Interesse

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.

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

12.2 Insektensterben

In der Erwiderung werden Kompensationsmaßnahmen angesprochen. Grundsätzlich geht es nicht um Kompensation, sondern um den Flächenverbrauch. Diesen 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.

12.3 Schwarzstorch

Die Problem-Beschreibung in der Erwiderung entspricht nicht komplett der Einwendung, die eine Schwarzstorch-Sichtung in Erbstorf nennt. Auch wenn sein Revier im Abschnitt 1 nicht nachgewiesen wurde, könnte es dennoch in diesem Bereich existieren.

13. Immissionen (Problem-Nr. 16)

13.1 Unterschiedliche Normen

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 DIN 18005.

Im Ergebnis bekommt man in beiden Fällen ein Wohngebiet an einer Straße, aber eins mit mehr und eins mit weniger Straßenlärm. Wenn die RLS 90 ausreichend sein soll, warum gibt es dann in der DIN 18005 niedrigere Grenzwerte?

Die im Planungsverfahren immer noch anzuwendenden RLS 90 sind mittlerweile 30 Jahre alt und wissenschaftlich längst überholt.

13.2 Schutzgut Mensch

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.

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.

13.3 Umleitungskonzept

Schon in den Terminen der 1. Erörterung wurde von vielen Teilnehmern und Betroffenen ein Umleitungskonzept gefordert, sowohl für die Bauphase, aber auch für die Betriebsphase. Dieses Umleitungskonzept wird immer noch erarbeitet, somit ist der Auftrag der Planfeststellungsbehörde aus dem vorherigen Erörterungstermin weiterhin nicht erfüllt.

Durch Unfälle kann es zu Sperrungen einer Anschlussstelle, einer Fahrtrichtung oder schlimmstenfalls zu einer 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.

Bereits heute führen Störungen des Verkehrsflusses zu erheblichen Problemen im Stadtverkehr. Während der Bauphase als auch im laufenden Betrieb kommen noch erhebliche Störungsfaktoren hinzu (niedriges Geschwindigkeitsprofil, eingeschränkte Querschnitte und verkürzte Radien sowie eine Anhäufung von Anschlussstellen).

Laut Planfeststellungsbehörde (Erörterungstermin am 27.11.2013) wird das Umleitungskonzept zwangsweise mit planfestgestellt, sofern es Konfliktpotential gibt (und das ist auf der unrechtmäßig sechsspurig geplanten Stadtautobahn zwangsweise gegeben - heute schon bei einem Unfall mit Streckensperrung).

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

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

14. Umstufungen im nachgeordneten Netz (Problem-Nr. 23)

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).

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.