

## **Pressestatement der BI Lüne-Moorfeld anlässlich der Fahrraddemo am 17. April 2021**

„Die Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld wurde 2006 aufgrund der lokalen Betroffenheit nach der Aktion Lebensberg als zweite Lüneburger Initiative gegen die A39 gegründet. Sie hat sich dem Dachverband der BIs gegen die A39 angeschlossen, dem mehr als 30 BIs entlang der geplanten Trasse angehören.

Mit kreativen, bunten Aktionen haben wir damals Aufmerksamkeit erregt, außerdem während aller A39-Planungsschritte zahlreiche Einwendungen und Stellungnahmen verfasst.

Nach längerer Zeit ohne öffentlichkeitswirksame Aktionen freuen wir uns, dass das Klimakollektiv Lüneburg die A39 als Interessens-Schnittpunkt vieler Lüneburger Gruppen entdeckt hat und diesbezüglich gemeinsame Aktionen plant, wie zuletzt die Fahrraddemo im Dezember 2020 und natürlich die heutige Fahrraddemo.

Durch nahezu perfekte Lobbyarbeit und unsägliche Schönrechnerei wurde die A39 bis in die Klimakrise hineingerettet, vor der die Vereinten Nationen ungefähr seit dem Abschluss des A39-Raumordnungsverfahrens 2007 warnen.

Seit 1995 wird die A39 von wissenschaftlichen Studien nicht empfohlen (vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung Nord-Ost von 1995, sowie deren Aktualisierung 2002) und wurde 2003 aufgrund politischer Interessen durch Lobbyarbeit und sogar unter grüner Regierungsbeteiligung in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen.

Seit damals wird der Nutzen der geplanten A39 „schöngerechnet“, während die 2003 veranschlagten Kosten von 437 Mio € mittlerweile auf das Dreifache gestiegen sind. Der im damaligen Bundesverkehrswegeplan festgeschriebene naturschutzfachliche Planungsauftrag, nach dem ernsthafte Alternativplanungen vorgesehen waren, wurde im Raumordnungsverfahren unzureichend abgearbeitet.

Im Bereich Lüneburg wurde die Vorzugsvariante auf die Ostumgehung verschoben, obwohl vor deren Bau den damaligen Kritikern versichert wurde, dass diese Trasse für den Ausbau zu einer überregionalen Autobahn ungeeignet ist wegen der engen Kurvenradien und der dichten Abfolge von Anschlussstellen. Im A39-Raumordnungsverfahren wurde bei der Nacharbeitung des Variantenvergleichs nicht gesehen, dass auf dieser Trasse ein Lärmschutzdeckel im Bereich Moorfeld notwendig ist.

Eine dem Planungsauftrag (4-spurige Autobahn oder weniger umweltbelastende Alternativplanung) und den Richtlinien für Autobahnbau (Richtgeschwindigkeit 130 km/h, Vorgaben für Abstände von Anschlussstellen und Rastanlagen) ist hier überhaupt nicht möglich: Die aktuelle Planung sieht Geschwindigkeitsbeschränkungen (wegen des Lärmschutzdeckels und der engen Kurvenradien) und „Verflechtungsstreifen“ genannte Sechsspurigkeit fast im gesamten Ostumgehungs-Bereich vor.

In anderen Abschnitten ignorieren die Planer unüberwindliche Naturschutz-Hindernisse (z.B. Ortolan-Vorkommen bei Riestedt, Kreis Uelzen) und insgesamt wird versucht, durch abschnittsweise Planfeststellungen Fakten zu schaffen.

Diese bereits 2016 bei der Verabschiedung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans bekannten Planungssackgassen hätten bereits damals zu einem Planungsstopp führen müssen. Stattdessen befindet sich die A39 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan in der zweithöchsten Prioritätsstufe, obwohl sie den dort festgeschriebenen Zielen der Bundesregierung (Nachhaltigkeit, verkehrsträger-übergreifende Planung, Verlagerung von Verkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger) entgegensteht, durch ihren Flächenverbrauch gravierende Umweltauswirkungen hat und gerade auch vor dem Hintergrund der Klimakrise insgesamt nicht verantwortbar ist.“

Volker Constien, BI Lüne-Moorfeld (volker@constien.de)