

Analyse der Landesplanerischen Feststellung des Raumordnungsverfahrens für die Autobahn 39

Lüneburg, 17. Juni 2008

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Bezug zum Dokument „Landesplanerische Feststellung“	2
Zusammenfassung der Kernaussagen	2
Anmerkungen zu einzelnen Textstellen	3
Weitere Anmerkungen	19
Unberücksichtigte und nicht hinreichend berücksichtigte Argumente aus Einwendungen zum Raumordnungsverfahren	20

Vorwort

Das Raumordnungsverfahren für die Autobahn 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde am 24.8.2007 mit der Landesplanerischen Feststellung abgeschlossen. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden die Planungsunterlagen öffentlich ausgelegt, Bürger und Träger öffentlicher Belange konnten Einwendungen gegen die Planungen abgeben. Während die Bürger ihre Einwendungen bis zum 23.5.2006 abgeben mussten, bekam die Stadt Lüneburg eine Fristverlängerung bis zum 31.7.2008.

Nach Abarbeitung der Einwendungen gab es einige neue Planungsunterlagen, die im Rahmen eines nicht öffentlichen Erörterungstermins am 19./20.4.2007 vorgestellt wurden. Bei diesem Erörterungstermin wurde außerdem zu den Einwendungen der Träger öffentlicher Belange Stellung genommen.

Zu den Einwendungen der Bürger gab es keine Stellungnahme. Planungsfehler, auf die einige Bürger in ihren Einwendungen hinwiesen, wurden nicht korrigiert.

Selbst ohne die Korrektur dieser Fehler kommt man bei genauerer Betrachtung zu dem Ergebnis, dass der Bau der A 39 eher schadet als nützt: Sie bringt nicht den erhofften wirtschaftlichen Nutzen, wird erheblich teurer als bisher berechnet und richtet großen ökologischen Schaden an. Sie ist daher eine Verschwendung von Steuergeldern in bisher selten vorgekommenem Maße.

Bei der folgenden Analyse, die im Auftrag des Dachverbands der Bürgerinitiativen gegen die Autobahn 39 erstellt wurde, wurden die Schwerpunkte auf die Systematik und die Vorgehensweise bei den Planungsarbeiten, das Schutzgut Mensch und den Bereich Lüneburg gesetzt. Sicher gäbe es im Bereich anderer Schutzgüter oder anderen Regionen weitere, hier nicht aufgeführte Punkte. Die hier aufgeführten Punkte bieten jedoch bereits hinreichend Anlass für folgende Aussage:

Die Landesplanerische Feststellung des Raumordnungsverfahrens für die A 39 und die zugehörigen Planungsunterlagen bilden keine ausreichende Grundlage für ein Planfeststellungsverfahren. Eine auf dieser Grundlage aufbauende Planfeststellung wird juristisch nicht haltbar sein.

Bezug zum Dokument „Landesplanerische Feststellung“

Die in diesem Dokument angegebenen Seitenzahlen, Absatz- und Kapitelnummern beziehen sich auf die Landesplanerische Feststellung für die A 39, die die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Internet unter http://www.strassenbau.niedersachsen.de/master/C40052769_N40041573_L20_DO_I5213350 veröffentlicht hat.

Zusammenfassung der Kernaussagen

- fehlende Berücksichtigung von bereits an die Planer herangetragenen Argumente, fehlende Korrektur von Fehlern in den Planungsunterlagen
- schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis, das durch bisher unberücksichtigte Kosten von weiteren Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen weiter verschlechtert wird. Weitere Unsicherheiten auf der Kosten-Seite wegen noch nicht festgelegter Gestaltung von Unter- und Überführungen, Komplikationen beim Bau, Entschädigungszahlungen, Widerstand von Bürgern etc.
- Verschleierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses durch Vermengung in einem Gesamtprojekt aus A14, A39 und B190n.
- unzureichende Berücksichtigung des im Bundesverkehrswegeplan von 2004 festgeschriebenen naturschutzfachlichen Planungsauftrags sowie Alternativplanungen wie einer Null-Plus-Variante
- fehlende Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen Nordost von 1995 und 2002
- relative Bewertungsmaßstäbe (am Durchschnitt aller Varianten orientiert)
- Systematik der Variantenvergleiche: willkürliche Auswahl von Teilabschnitten, Vergleiche ohne Einbeziehung einer Null-Plus-Variante
- Die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter wurde anscheinend willkürlich festgelegt. Insbesondere wurde das Schutzgut Mensch wurde zu niedrig gewichtet.
- Berücksichtigung von Siedlungsflächen ohne Gewichtung nach Besiedlungsdichte
- fehlerhafte Verkehrsprognose, Lüneburg als wachsende Stadt wird nicht berücksichtigt.
- Berücksichtigung lediglich der 16. BImSchV und nicht der Vorsorgewerte nach DIN 18005, fehlerhafte Lärmberechnungen, Grenzwertüberschreitungen bei Lärm, Feinstaub und Schadstoffen
- Es bleibt unklar, warum im Bereich Lüneburg die Variante Teilabschnitt 586 am günstigsten sein soll, wo sie doch vorher wegen der engen Kurvenradien von vornherein aus den Betrachtungen ausgeschlossen worden und stattdessen der Teilabschnitt 503 ersonnen worden war.
- Unfallschwerpunkt auf Teilabschnitt 586, keine Umleitungsmöglichkeiten
- Der besonders hohe Raumwiderstand des Wohngebiets Lüneburg-Moorfeld wurde ignoriert. Andere Gebiete mit niedrigerem Raumwiderstand wurden bereits in der UVS I aus den weiteren Betrachtungen ausgeschlossen.
- fehlende Berücksichtigung bereits vorhandener Vorbelastungen und induzierten Verkehrs auf Zubringerstraßen
- Unklarheiten, wo es Anschlussstellen geben wird
- Positive wirtschaftliche Impulse werden genannt, was wissenschaftlich widerlegt ist. Verlagerung von Arbeitsplätzen nach Südost-Europa
- Widersprüche zu Zielen der Raumordnung (Verkehrswachstum begrenzen, Güterverkehr auf Schienen und Wasserstraßen, Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsträger)
- Die Planungsarbeiten unterlagen offensichtlich keiner Qualitätssicherung bzw. Qualitätskontrolle.

Anmerkungen zu einzelnen Textstellen

Seite 7, Absatz3:

Die Erreichbarkeit welcher zentralen Orte wird verbessert?

Überregionaler Verkehr wird durch die A 39 nicht gebündelt, sondern durch die Region geleitet. Ohne die A 39 würde der überregionale Verkehr in Nord-Süd-Richtung auf der A 7 und A 14 fließen.

Die heutigen Anschlussstellen der so genannten Lüneburger Ostumgehung sind nicht in Anlage 2, Blatt 1 eingezeichnet, es gibt lediglich Anschlussstellen im Bereich der B 216. Es fehlen die Anschlussstellen Lüneburg-Nord, Adendorf / Lüne / Stadtmitte, Scharnebeck / Ebensberg und Stadtkoppel. Ohne diese Anschlussstellen könnte die A 39 den innerstädtischen Verkehr nicht wie die bisherige so genannte Ostumgehung aufnehmen, was chaotische Verkehrsverhältnisse im Osten Lüneburgs zur Folge hätte. Wenn entgegen der Anlage 2, Blatt 1 und entsprechend der bisherigen Planung weiterhin alle bisherigen Anschlussstellen geplant sind, ist die Anlage 2 fehlerhaft und komplett zu überprüfen.

Seite 8, 1.2.1, Punkt 1:

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

Seite 8, 1.2.1, Punkt 2:

Da die Stadt Lüneburg laut Ratsbeschluss die Trasse auf der so genannten Ostumgehung abgelehnt hat, ist unklar, wie die enge Abstimmung mit der Stadt Lüneburg aussehen soll.

Seite 8, 1.2.1, Punkt 4:

Das ist das Eingeständnis der Planer, dass die A 39 unnötig ist. Ohne die Integration in ein „Gesamtprojekt“ A 14 - B 190 n - A 39, mit dessen Hilfe man das schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39 ausgleichen kann, dürfte die A 39 nicht gebaut werden. Bei einem NKV der A 14 von 4,6 und der B 190 n von 3,3 ergäbe sich für die A 39 ein NKV von 1,87, wobei aber auf der Kosten-Seite noch 437 Mio. € aus dem Bundesverkehrswegeplan von 2004 stehen. Bei den aktuell veranschlagten Kosten von 608 Mio. € wäre das NKV der A 39 bei 1,34. Entstünden durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich Lüneburg Kosten von 700 Mio. €, wäre das NKV 1,16. Und da Projekte dieser Größenordnung erfahrungsgemäß immer deutlich teurer sind als geplant, sollte man lieber 820 Mio. € ansetzen, wodurch ein NKV auf unter 1 sinkt. Der Bau der A 39 wäre somit nicht nur ein ökologisches sondern auch ein wirtschaftliches Fiasko.

Seite 8, 1.2.2:

Eine gute Möglichkeit, die Bevölkerung von Schadstoff- und Feinstaubemissionen zu schützen wäre es, keine Autobahn durch Wohngebiete zu bauen. Die A 39 wurde mitten durch das Wohngebiet Lüneburg-Moorfeld geplant. Aus den neuen Planungsunterlagen geht hervor, dass gesetzliche Grenzwerte überschritten werden. Was bei Lärmemissionen durch eine Deckelung möglich ist, ist bei Schadstoffen und Feinstaub technisch schwieriger und teurer. Sowohl ein Deckel, der in den Planungsunterlagen an keiner Stelle angesprochen wird, als auch andere technische Maßnahmen gegen die Grenzwertüberschreitungen von Schadstoffen und Feinstaub verteuern die A 39 insgesamt und verschlechtern somit das Nutzen-Kosten-Verhältnis (siehe oben).

Seite 9, 1.2.3:

Die genannten Maßgaben machen deutlich, wie kritisch der Bau der A 39 für den Naturschutz ist. Die genannten Maßgaben sind nicht in die bisherige Kostenberechnung eingeflossen. Sie verteuern die A 39, was zu einem noch schlechteren Nutzen-Kosten-Verhältnis führt.

Seite 10, 1.2.4, Punkt 2:

Im Bereich Lüneburg-Moorfeld ist der Abstand zu Siedlungsbereichen 10 Meter. Dies wird mit Zwangspunkten und Trassierungsparametern begründet, ein Hohn für die Anwohner. Die im Rahmen der Linienbestimmung durchgeführten Vermessungsarbeiten deuten darauf hin, dass erhebliche Teile von Anwohner-Grundstücken geopfert werden müssten.

Seite 11, 1.2.8, Punkt1, Absatz 2:

In den Planungsunterlagen (Untervariantenvergleich GP 2-5 neu) steht, dass alle Anschlussstellen im Bereich Lüneburg beibehalten werden können. Dieser Satz steht so nicht in der Landesplanerischen Feststellung. Der Wegfall auch nur einer Anschlussstelle würde erhebliche Nachteile für den Lüneburger Stadtverkehr mit sich bringen. Die Trasse, auf der im Bereich Lüneburg die A 39 geplant ist, wurde als Entlastung für den Stadtverkehr und als so genannte Umgehungsstraße (obwohl sie mitten durch das Wohngebiet Moorfeld verläuft) geplant und gebaut und wurde damals als ungeeignet für den Ausbau als Autobahn betrachtet. Damalige Befürchtungen von Bürgern, hier könnte eine Autobahn gebaut werden, wurden im Planfeststellungsverfahren als unbegründet zurückgewiesen.

Seite 12, 2.1, Absatz 3:

Gemäß §12 NROG hätte im Raumordnungsverfahren geprüft werden müssen, ob eine Autobahn mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt. Stattdessen hat man mit Hilfe von relativen Bewertungsmaßstäben (günstiger oder ungünstiger als der Durchschnitt aller Trassen) die einzelnen Trassenmöglichkeiten verglichen und alternative Planungen beinahe lapidar weggewischt. Bei dieser Vorgehensweise konnte das Raumordnungsverfahren gar nicht auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchungen Nordost von 1995 und 2002 kommen, dass nämlich eine Autobahn in diesem Bereich nicht sinnvoll ist.

Wenn die Planer in ihrer Verkehrsuntersuchung (Unterlage 4) zu anderen Ergebnissen kommen als die Verkehrsuntersuchung Nordost, dann müssen sie dies ausreichend begründen, sich mit der Verkehrsuntersuchung Nordost auseinandersetzen und diese widerlegen. Da die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Nordost nicht widerlegt wurden, sind sie weiterhin gültig. Ein öffentliches Interesse am Bau der A 39 ist aus folgenden Gründen nicht erkennbar:

1. Die Verkehrsuntersuchung Nordost hat zum Ergebnis, dass die A 39 nicht notwendig ist.
2. Seit den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts gibt es keinen Zusammenhang mehr zwischen dem Bau einer Autobahn und entstehenden Arbeitsplätzen. Allenfalls würden Arbeitsplätze aus dem Umland abgezogen und an der Autobahn angesiedelt. Nicht einmal vom Bau der Autobahn würden lokale Baufirmen profitieren, da das Projekt europaweit ausgeschrieben werden muss. Den Zuschlag werden natürlich wie schon bei der Ostseeautobahn A20 preiswerte osteuropäische Anbieter bekommen.
3. Für die Region bedeutet die Durchleitung von überregionalem Transitverkehr eine vermeidbare, zusätzliche Belastung, da der überregionale Transitverkehr ebenso gut über die A14 und die A24 fließen könnte.

Seite 12, 2.1, Absatz 3:

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

Seite 13, 2.1, letzter Absatz,**Seite 14 unten, dritter Spiegelstrich:**

Zur Trassenmodifizierung in Lüneburg: Ursprünglich gab es einen Teilabschnitt 503, der auf der B 4 durch Moorfeld lag, im Norden von Moorfeld aber die B 4-Trasse verließ, um die engen Kurvenradien zu entschärfen. Dafür wurde sogar in Kauf genommen, dass Wohnhäuser abgerissen werden mussten. Laut Aussage der Planer war das Entschärfen der Kurve Voraussetzung für diese Trasse. Ein verbleiben auf der B 4-Trasse war aufgrund der engen Kurvenradien nicht möglich.

In der aktuellen Planung gibt es an fast gleicher Stelle den Teilabschnitt 586, der die B 4-Trasse nicht verlässt, kein Opfer von Wohnhäusern fordert und die engen Kurvenradien beibehält. Hier wurde offensichtlich nicht nach Sachlage sondern durch „Druck von oben“

entschieden. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass sich diese Trasse nicht für den Ausbau zu einer Autobahn eignet.

Die im Rahmen der Linienbestimmung durchgeführten Vermessungsarbeiten deuten wiederum auf eine Vergrößerung des Kurvenradius in Richtung Variante 503 hin, so dass erhebliche Teile von Anwohner-Grundstücken geopfert werden müssten. Damit könnte dann die „Kloster-Variante“ 502 wieder günstiger werden.

Hier sieht man wieder, zu welchem abstrusen Ergebnissen die Vorgehensweise der Variantenvergleiche ohne Berücksichtigung einer Null-Plus-Variante führen kann.

Seite 15, 2.3, Absatz 2:

Die Notwendigkeit der A 39 ist wissenschaftlich widerlegt.

Seite 15, 2.3, Absatz 3:

An diese Stelle hätte man den naturschutzfachlichen Planungsauftrag erwähnen können, der im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben ist. Dazu gehört die ernsthafte Untersuchung von Alternativen zur Autobahn, wie dem Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen und zusätzlichem Lärmschutz für nahe Siedlungsgebiete.

Seite 15, 2.3, Absatz 4:

Der erwähnte größte autobahnfreie Raum Deutschlands wäre nach dem Bau der A 14 und A 39 ein Raum mit einer der höchsten Autobahn-Dichten. Damit wäre dann ein anderes Gebiet der größte autobahnfreie Raum, der dann von einer oder mehreren Autobahnen zerschnitten werden müsste und so weiter.

Seite 15, 2.3, Absätze 5 und 6,

Seite 16, Absatz 1:

Diese Ziele lassen sich auch ohne Autobahn erreichen.

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

Seite 17, 2.4.2, Absatz 2:

Bereits vor der Antragskonferenz an die Planer herangetragene Argumente gegen den Bau der A 39 wurden ignoriert. (Offener Brief der Aktion Lebensberg an die Teilnehmer der Konferenz und die politisch Verantwortlichen)

Seite 20, 2.4.4.2, Absatz 3:

Für die so genannte Öffentlichkeit, also die Bürger, gab es im Gegensatz zu den so genannten Beteiligten, Trägern öffentlicher Belange, also den Behörden und Institutionen, keine Verlängerung der Abgabe-Fristen für Stellungnahmen. Sicher hätte es andernfalls noch mehr Einwendungen gegen die A 39 gegeben.

Seite 20, 2.4.4.2, Absatz 4:

In den Einwendungen gibt es viele Argumente, die von den Planern nicht berücksichtigt worden sind. Einen Erörterungstermin gab es nur für die Einwendungen der Träger öffentlicher Belange (29./20.4.2007), nicht für die Einwendungen der Bürger. Fehler in den Planungsunterlagen, auf die die Bürger aufmerksam gemacht haben, wurden nicht korrigiert. Eine Liste nicht berücksichtigter Argumente findet sich am Ende dieses Dokuments.

Seite 21, Punkt 1:

Siehe Seite 20, 2.4.4.2, Absatz 3.

Seite 21, Punkt 2:

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

Seite 21, Punkt 3:

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

Seite 22, oben:

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

Seite 22/23, Punkt „naturschutzfachlicher Planungsauftrag:

Durch das Anlegen eines relativen Bewertungsmaßstabs in den Variantenvergleichen und zumindest strittiger Gewichtungen der einzelnen Schutzgüter werden die Ausmaße der durch die A 39 angerichteten Naturkatastrophe nicht realisiert. Laut dem ersten Abschnitt auf S.23 werden zwei Vogelschutzgebiete umgangen, zwei weitere werden nicht umgangen, es gäbe hier aber keine erheblichen Beeinträchtigungen. Im nächsten Abschnitt wird einiges aus dem ersten Abschnitt wiederholt und dann wird plötzlich behauptet, alle vier Vogelschutzgebiete werden umgangen.

Seite 24, Punkt 1:

Allgemein zur Genauigkeit von Verkehrsprognosen nur ein Beispiel aus Lüneburg: die so genannte Ostumgehung wurde für 15000 Kfz/Tag geplant, mittlerweile rollen 46000 Kfz/Tag, also für die Anwohner, deren Wohngebiet Moorfeld durch die Straße zerteilt wurde, eine Belastung durch Lärm und Schadstoffe mit der dreifachen Verkehrsmenge.

Die Verkehrsprognosen zur A 39 berücksichtigen nicht zukünftige Projekte wie die seit Ende des Raumordnungsverfahrens von der IHK Lüneburg-Wolfsburg aufgegriffene Idee einer weiträumigen Ostumgehung von Hamburg mit Anschluss an die A 39 und A 7. Eine solche Trasse würde zwar den ebenfalls nicht in der A 39-Planung berücksichtigten Engpass Maschener Kreuz entlasten aber auf der A 39 für ungleich mehr Verkehr sorgen.

Seite 24 unten / Seite 25 oben:

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

Seite 25, Punkt 1:

Die Erklärung der Planungsbehörde entkräftet nicht das Argument. Politiker haben die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen Nordost (VUNO) von 1995 und 2002 missachtet und den Bau der A 39 beschlossen. Die im letzten Abschnitt getätigte Aussage, die in der VUNO vorgeschlagenen Netzergänzungen seien komplett neu zu trassieren, ist falsch: die B 4 könnte bis auf Ortsumgehungen bestehen bleiben, eventuell 3-spurig statt 2-spurig ausgebaut werden.

Seite 26, Absätze 1 und 2:

Wenn sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eines Einzelprojekts nicht aus dem NKV des Gesamtprojekts und dem NKV der übrigen Einzelprojekte errechnen lässt, müsste man es unter verschiedenen Voraussetzungen berechnen: Das NKV der A 39 wäre dann also einmal unter der Voraussetzung zu berechnen, dass auch die A 14 und die B 190 n gebaut würden, einmal unter der Voraussetzung dass die A 14 gebaut würde, aber die B 190 n nicht und so weiter. Beim NKV der A 14 kämen noch mehr NKV-Zahlen heraus, mit und ohne A 39, mit und ohne Ausbau der B 4, mit und ohne B 190 n. Zusätzlich müssten zukünftige Planungen mit einfließen, wie die weiträumige östliche Umfahrung Hamburgs mit Anschluss an die A 39 und evtl. an die A 7.

Wie auch bei der Ermittlung des NKV für das Gesamtprojekt hätte man sowohl auf der Kosten- als auch auf der Nutzen-Seite große Unsicherheiten. Allein die Kostenschätzung der A 39 wurde von 437 Millionen Euro (Bundesverkehrswegeplan 2004) auf über 600 Millionen Euro (aktueller Planungsstand) korrigiert. Davon abgesehen ist das gesamte Verfahren zur Bestimmung des NKV strittig.

Seite 26, Absatz 3:

Auch jetzt gibt es noch große Unsicherheiten auf der Kosten-Seite, weil die Gestaltung der Unter- und Überführungsbauwerke und der Lärmschutz-Maßnahmen noch offen ist. Die in diesem Absatz versprochene Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die A 39 wurde nicht durchgeführt.

Seite 26 unten, Seite 27 oben:

Auch ein vernünftiger Ausbau der B 4 sorgt für eine bessere Verbindung, dafür wäre die A 39 nicht nötig. Die A 39 verbindet auch Norddeutschland mit den Südosteuropäischen Billiglohnländern und verleitet in Norddeutschland produzierende Unternehmen zur Verlagerung Ihrer Produktions-Arbeitsplätze nach Südosteuropa. Der dadurch angerichtete Schaden ist in der A 39-Planung nicht berücksichtigt worden, kann wohl auch nur schwierig prognostiziert und beziffert werden.

Seite 27, Punkt 1:

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

Seite 27, Punkt 2, Absatz 1:

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens hätte sein müssen, dass die A 39 weniger mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist als die in der VUNO vorgeschlagene Lösung. Dass es nicht zu diesem Ergebnis gekommen ist, liegt an politischen Vorgaben und an der Vorgehensweise im Raumordnungsverfahren: relative Bewertungsmaßstäbe, lediglich Vergleiche von A 39-Varianten (ohne Null-Plus-Variante) und Ignorieren der VUNO.

Seite 27, Punkt 2, Absatz 2:

Der Absatz hört sich so an, dass die A 39 notwendig sein soll, weil sonst neben dem Ausbau der B 4 zwischen Lüneburg und Gifhorn auch noch die B188 zwischen Gifhorn und Wolfsburg ausgebaut werden müsste.

Seite 27, Punkt 2, Absatz 3:

So wie die B 4 im Raumordnungsverfahren untersucht wurde, nämlich als fast komplett neue Trasse neben der alten B 4, wird das Potenzial der VUNO-Lösung nicht erkannt, bei der die vorhandenen B 4-Trasse bis auf Ortsumfahrungen genutzt wird. Dadurch erzielt man mit weniger Geld in kürzerer Zeit bessere regionale Effekte.

Seite 28 oben:

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

Seite 28, Kulturdenkmale:

Mit der Verlegung der Vorzugsvariante ist die Entfernung zum Kloster Lüne größer geworden. Im relevanten Bereich kommt allerdings nicht der Teilabschnitt 503, sondern der abgewandelte Teilabschnitt 586 zur Anwendung, der in der ersten Planung aufgrund zu enger Kurvenradien nicht in Erwägung gezogen worden war. Die Änderung wurde aufgrund politischen Drucks durchgeführt, plötzlich sind die vorher undenkbaren Kurvenradien in Ordnung. Dass damit ein Unfallschwerpunkt entsteht, an dem im Fall eines Unfalls der gesamte Verkehr durch die Stadt fließen müsste, haben die Planer nicht berücksichtigt. Sie haben dies beim Erörterungstermin am 19./20. April 2007 damit begründet, dass ein Unfall ein seltener Sonderfall sei, der nicht der normalen Nutzung der Straße entspreche. Ob

normale Nutzung oder nicht, ob selten oder häufiger, zweifellos erzeugt man hier ein problematisches Nadelöhr und einen Unfallschwerpunkt. Man sollte daher von einer solchen Planung absehen.

Seite 28, Wohnen, Siedlung:

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

In den neuen Planungsunterlagen sind Grenzwertüberschreitungen prognostiziert. Die nicht näher genannten „entsprechenden Maßnahmen“ zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte könnten sich als schwierig und teuer erweisen, zumal bis zum Ende des Planfeststellungsverfahrens sicher der schärfere EU-Grenzwert für Feinstaub (50 µg/m³) gilt. Die dafür anfallenden, bisher unberücksichtigten Kosten verschlechtern das ohnehin schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39.

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

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

Seite 29, Absatz 1:

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

Laut Aussagen von Medizinern kann Verkehrslärm gesundheitliche Langzeitschäden verursachen, da er Schlafstörungen verursachen oder verstärken kann. Eine verringerte Schlafzeit bedeutet Stress für den Körper, was auf Dauer zu verminderter Immunabwehr und Bluthochdruck führt.

Seite 29, Absatz 2:

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

Seite 29, Punkt „Luftschadstoffe und Schutzgut Mensch“:

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

Seite 30, Punkt 1:

Wäre wie behauptet die Lage bei Brücken in die Lärmberechnung eingeflossen, müsste man auf den Lärmkarten aufgrund der Unterbrechungen des Lärmschutzwalls oder der Lärmschutzwände an diesen Stellen Lärmkegel sehen. Da das nicht der Fall ist, wird die Lärmbelastung der Anwohner im Bereich von Brücken, Unterführungen und Anschlussstellen stärker sein als auf den Lärmkarten prognostiziert, in diesen Bereichen wird die Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen höher sein als prognostiziert. Es ist unklar, wie in diesen Bereichen wirkungsvoller Lärmschutz realisiert werden soll. Die dafür anfallenden Kosten sind bisher unberücksichtigt und verschlechtern das ohnehin schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39.

Seite 30 unten, Seite 31 oben:

Welche Lärmschutzrichtlinie Anwendung findet und welche nicht ist nicht relevant für die Feststellung dass eine Autobahn zu laut ist, um bei einer heutigen Neuplanung mitten durch ein Wohngebiet wie Lüneburg-Moorfeld geführt zu werden. Der Abstand zur Wohnbebauung beträgt 10 Meter. Für eine überregionale Verkehrsverbindung wie die A 39 ist ein Wohngebiet der denkbar schlechteste Ort. Aufgrund der Schwere dieses Konfliktpunkts

hätten die Siedlungsbereiche des Lüneburger Stadtgebietes von vornherein aus dem Untersuchungsraum ausgeschlossen werden müssen.

Seite 31, Punkt „Vorbelastungen“:

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

Seite 31, Punkt „500 m Abstand“:

Die A 39 ist nicht wie behauptet durchgängig mit einem Mindestabstand von 500 m zu vorhandenen Siedlungsbereichen trassiert worden: In Lüneburg-Moorfeld verläuft die Trasse mitten durch das Wohngebiet. Wie bereits erwähnt wären die Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte in diesem Bereich teuer und würden das ohnehin schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39 weiter verschlechtern.

Seite 32/33, Erholung, Tourismus:

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

Seite 33, Wertverlust von Immobilien, Punkt 1:

Die eventuell auftretenden Probleme mögen technisch lösbar sein, aber auch sie sind in der bisherigen Kalkulation nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39.

Seite 34 oben:

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

Falls es tatsächlich zum Bau der A 39 kommen sollte und die Immobilienpreise sich deshalb nicht wieder erholen, würde es sicher zu einer Sammelklage der betroffenen Anwohner kommen.

Seite 34, Punkt 2:

Die Kosten für die Wildbrücken sind bisher nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39.

Seite 34, Punkt 3:

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

Seite 35, Punkt 1:

Die Kosten für größere Bauwerke sind bisher nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39.

Seite 35, Punkt 2:

Die Kosten für Umwegentschädigungen sind bisher nicht berücksichtigt worden und verschlechtern weiter das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39.

Seite 35, Punkt 4:

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

Seite 36 unten, Seite 37 oben:

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

Seite 37 unten, Seite 38 oben:

Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an der B 4 im Bereich Lüneburg-Moorfeld sind dringend erforderlich. Anwohner erwägen notfalls eine Klage, in der sie sich auf das Bundesverwaltungsgerichts-Urteil vom 7.3.2007 (Aktenzeichen 9 C 2.06) berufen können, da auf der B 4 im Bereich Lüneburg-Moorfeld 46000 statt der geplanten 15000 Kfz/Tag fahren.

Seite 38, Punkt 2:

Im Bereich Lüneburg-Moorfeld hat die geplante A 39 mit ihren engen Kurvenradien einen gefährlichen Unfallschwerpunkt, der von den Planern zunächst gesehen und später auf politischen Druck ignoriert wurde. Ein Unfall in diesem Bereich hätte verheerende Auswirkungen auf den Verkehr im Lüneburger Stadtgebiet. Die B 4 ist an dieser Stelle mit ihren 46000 Kfz/Tag bereits überlastet. Eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 30% auf 60000 Kfz/Tag wie für die A 39 prognostiziert ist zu gefährlich.

Seite 38, Punkt 3:

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

Seite 38, Punkt 4:

Das Billiglohn-Argument richtet sich nicht gegen eine bestimmte Trassenführung, sondern gegen die A 39 insgesamt.

Seite 38, Punkt 5:

Verkehrskonzeptionelle Alternativen zum maßlosen Straßenbau finden hoffentlich (auch aufgrund der aktuellen CO₂-Diskussion) rechtzeitig auf Bundesebene mehr Beachtung, um den Bau der unwirtschaftlichen A 39 zu verhindern. Aber auch ohne verkehrskonzeptionelle Alternativen wäre es sinnvoller, auf den Bau der A 39 zu verzichten.

Seite 39, Absatz 2:

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

Seite 42, 43:

Wie die Planer richtig bemerken, ist ein Ausbau der B 4 (aus Sicht des Schutzgutes Mensch) ohne Ortsumgehungen für die Dörfer zwischen Lüneburg und Uelzen nicht realisierbar. Warum sollte das nicht auch für Lüneburg (Wohngebiet Moorfeld) gelten?

Die VUNO und die Kritiker der A 39 meinen mit der Ertüchtigung der B 4 nicht den Ausbau zu einer Autobahn, sondern wollen den Bundesstraßen-Status belassen. Auch in diesem Fall sind natürlich Ortsumgehungen notwendig, und zwar bereits jetzt und auch im Fall eines Baus der A 39, die nicht so viel Verkehr von der B 4 aufnehmen wird, dass die Belastung in den genannten Dörfern erträglicher wird.

Die Ortsumgehungen sind notwendig und werden früher oder später gebaut, mit allen verbundenen Nachteilen, weil der Vorteil der entlasteten Dörfer schwerer wiegt. Man sollte nicht zusätzlich auch noch die Nachteile der A 39 in Kauf nehmen, die kaum Vorteile bietet.

Und auch für Lüneburg-Moorfeld wird man sich (ob mit oder ohne A 39) eine Lösung einfallen lassen müssen, die über einige Meter hohe Lärmschutzwände hinausgeht. Lüneburg benötigt außerdem eine westliche Umfahrung, und zwar stadtnah, so dass innerstädtischer Verkehr aufgenommen werden kann. Eine A 39-Westvariante wäre hier nicht hilfreich.

Seite 44 bis 46:

Hier werden eine ganze Reihe Konfliktpunkte genannt und dabei die Nachteile verschiedener A 39-Varianten gegeneinander abgewogen. Es wird aber nicht erkannt, dass die Konfliktpunkte jeder Variante auf der ganzen Länge zwischen Lüneburg und Wolfsburg so stark sind, dass ein Bau der A 39 insgesamt nicht zu rechtfertigen ist.

Seite 47 oben:

Es ist unglaublich, dass 20 km Ortsumfahrungen um an der B 4 gelegene Dörfer nachteilig sein soll gegenüber einer kompletten Neutrassierung der A 39 neben der vorhandenen B 4. Hier wird ein Nachteil für Naturschutzgebiete gesehen, aber das Schutzgut Mensch völlig außer Acht gelassen, dem durch Ortsumfahrungen Rechnung getragen würde.

Seite 49, 3.1.3:

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

Seite 49 / 50, Vorschlag „Q“:

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

Seite 61 / 62, 3.3.1.2:

Laut VUNO ist die A 39 nicht die günstigste Möglichkeit, eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den Räumen Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter und Hamburg / Lüneburg zu schaffen. Von den Wissenschaftlern wird ein moderater Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen als besser angesehen.

Seite 63, Gesamtbewertung:

Die B 190 n kann nicht entscheidend dafür sein, ob die A 39 westlich um Lüneburg herumgeführt werden oder durch das Wohngebiet Moorfeld verlaufen soll. Die erwähnten Entwicklungsimpulse, die bei einer östlichen Variante angeblich eher zu erwarten seien, sind strittig. Das Schutzgut Mensch, das bei der Variante durch Lüneburg erheblich belastet wäre, findet hier keine Erwähnung.

Seite 64, 3.3.2.2:

Diese vorsichtige Beschreibung negativer Auswirkungen der A 39 könnte man beliebig drastischer formulieren.

Seite 64 / 65, A 39:

Keiner der hier genannten positiven Aspekte wäre nicht auch durch den von der VUNO empfohlenen Ausbau der B 4 erreichbar, und das mit deutlich weniger Nachteilen und wesentlich preiswerter.

Seite 66, 3.3.3.2:

Dass die Leistungsfähigkeit der zentralen Orte durch die A 39 gestärkt wird, ist zweifelhaft. Auch hier wird wieder das VUNO-Ergebnis ignoriert.

Seite 67:

Die Übereinstimmung des Vorhabens „Bau der A 39“ mit dem LROP erscheint etwas konstruiert. Der Vorteil gegenüber dem B 4-Ausbau bleibt unklar.

Seite 68, Absatz 1:

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

Seite 70 unten:

Die fehlende Ausweisung von Gebieten mit (siedlungsnahen) Freiraumfunktionen in den Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüneburg und Uelzen bedeutet nicht, dass dort nicht auch siedlungsnah Freiräume benötigt werden.

Seite 71, Gesamtbewertung:

Auch unter diesem Aspekt hätte ein Ausbau der B 4 wesentlich geringere negative Auswirkungen.

Seite 74, 3.3.5.3, Absatz 2:

Hier wird nicht berücksichtigt, dass die A 39 entgegen den früheren Planungen nun durch die engen Kurven der so genannten Ostumgehung geführt werden soll und somit unfallträchtiger und weniger leistungsfähig ist. Entgegen den Planern befürchten die Anwohner sehr wohl negative Auswirkungen auch auf das untergeordnete Straßennetz, bzw. bereits die jetzige Situation beispielsweise in Lüneburg-Moorfeld auf der Erbstorfer Landstraße ist untragbar.

Seite 74, Absatz 4:

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

Seite 75, Gesamtbewertung:

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

Seite 78, Gesamtbewertung:

Bezüglich der Naturräume bedeutet die Wahl der A 39-West- oder –Ostvariante nur die Wahl zwischen „sehr hohe negative Auswirkungen“ und „etwas weniger schwerwiegende negative Auswirkungen“. Wenn die Natur im Gesamtkonzept eine wichtige Rolle spielte, dürfte die A 39 nicht gebaut werden. Der von der VUNO empfohlene Ausbau des vorhandenen Straßennetzes wäre eine deutlich geringere Naturbelastung.

Seite 87 bis 92:

Die Bewertung der Auswirkungen zu Naturschutz und Landschaftspflege umfasst 6 Seiten, deutlich mehr als bei den bisherigen Aspekten, und alle beschriebenen Auswirkungen sind negativ. Aus Sicht des Naturschutzes ist die A 39 katastrophal.

Seite 93, Gesamtbewertung:

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

Seite 99, Gesamtbewertung:

Auch hier ist die unberücksichtigte VUNO-Lösung erheblich günstiger als die günstigste aller A 39-Varianten.

Seite 108 unten:

Auch hier ist die unberücksichtigte VUNO-Lösung erheblich günstiger als die günstigste aller A 39-Varianten. Ob die erwähnten baulichen und technischen Maßnahmen bereits in die Kostenermittlung eingeflossen sind, wird nicht erwähnt.

Seite 110 unten / 111 oben:

Entgegen der Darstellung im Text ist die A 39 bezüglich der Aspekte Luftreinhaltung und Lärmschutz schädlich. Das raumordnerische Ziel, die Bevölkerung vor schädlichem Lärm zu schützen, wird eher durch den Verzicht auf eine Autobahn als durch den Bau einer Autobahn

erreicht (ein Ziel „einhalten“ ist eine merkwürdige Formulierung). Zur Bündelung: wenn durch die Verwendung der bisherigen so genannten Ostumgehung nicht so viele Anwohner betroffen wären, könnte man diese Teil-Aussage gelten lassen.

Am Elbe-Seitenkanal war es bisher sehr ruhig. Er ist keine Lärm- sondern allenfalls eine Schadstoffquelle (Abgase der Schiffe). Bezüglich des Lärms hat der Verlauf der A 39 am Elbe-Seitenkanal keinen Vorteil.

Gesamtbewertung: Offensichtlich wurde versucht, die sehr stark negativen Auswirkungen möglichst positiv zu formulieren.

Seite 112 oben, Gesamtbewertung:

Der Text wurde verfasst, bevor der Klimawandel so intensiv in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Die Annahme, in Zukunft würden weniger klimarelevante Treibstoffe eingesetzt, in die Planung einer Autobahn einfließen zu lassen ist zumindest gewagt.

Seite 116 oben:

Da die Stärkung der Bauwirtschaft nur temporär ist, ist sie kein Argument für den Bau einer Autobahn. Für Lüneburg ist die A 39 für die Entwicklung des Fremdenverkehrs nicht nötig. Mit Fremdenverkehr ist schließlich nicht der LKW-Durchgangsverkehr zwischen Skandinavien und Südost-Europa gemeint. Zur Entwicklung von bestehenden und zusätzlichen Gewerbe- und Industriestandorten: Die Arbeitsplätze entstehen nicht neu, sondern werden erwiesenermaßen nur verlagert. Die Ansiedlung von Factory-Outlet-Centers an Autobahnen bewirkt den Abzug von Kaufkraft aus den Unter-, Mittel- und Oberzentren (siehe Bisingen, wo ein FOC an der A 7 durch die Stadt Lüneburg zu verhindern versucht wird).

Seite 116, mitte:

Es werden die Anzahlen der betroffenen Gemeinden mit Schwerpunktaufgabe für die Sicherung und Entwicklung von „Wohnstätten“ und „Arbeitsstätten“ der West- und Ostvariante verglichen (GP 1-18 und GP 1-46). Die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten wird durch eine Autobahn ganz sicher nicht gefördert. Bei Arbeitsstätten direkt an der Autobahn mag das gelten. Da aber die Arbeitsplätze erwiesenermaßen nur verlagert werden, ist auch hier die Autobahn nicht von Vorteil.

Seite 116 unten:

Die großen Gewerbegebiete der Stadt Lüneburg sind bereits über die so genannte Ostumgehung an die A 250 und somit nach Hamburg (insbesondere zum Hafen) angebunden. Eine Anbindung nach Süden bringt keinen Vorteil.

Ob eine Autobahnanbindung für den Fremdenverkehr von Vorteil ist, darf bezweifelt werden.

Seite 117, Absatz 2:

Lüneburg ist bereits über die A250 an Hamburg angebunden, somit bringt die A 39 keinen Vorteil für den Standort.

Seite 117 unten, 118 oben, Gesamtbewertung:

Positive Impulse werden wahrscheinlich insgesamt überbewertet. Die Räume Lüchow / Dannenberg und Salzwedel liegen so weit von der A 39 entfernt, dass von hier eher Arbeitsplätze in Richtung A 39 verlagert werden.

Seite 123 bis 126:

Es erfolgte nur ein Vergleich zwischen Ost- und Westvarianten (GP 1-18 und GP 1-46), eine Null- bzw. Null-Plus-Variante wurde nicht betrachtet. Alle Autobahnvarianten haben sich als sehr ungünstig erwiesen. Auch „etwas weniger ungünstig“ wäre nicht akzeptabel, wenn man die günstige Bewertung der Null-Plus-Variante einfließen ließe.

Seite 130 bis 134:

Siehe Anmerkungen zu Seite 123 bis 126.

Seite 143, oben:

Es wird verschwiegen, dass das Vorhaben den auf S. 140-142 genannten Zielen widerspricht:

- Das Verkehrswachstum ist zu begrenzen und es soll auf wenig umweltbelastende Verkehrsmittel hingelenkt werden (C 3.6.0 01)
- Die zukunftsorientierte Güterverkehrsabwicklung (LROP – Entwurf 2006 – 4.1.1 [2]), die eher über umweltfreundlichere Verkehrsträger als LKW ablaufen sollte.
- Der Schienenverkehr soll bevorzugt werden (C 3.6.0 02)
- Güterverkehr ist auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern (C 3.6.0 03)
- Bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im ehemaligen Grenzgebiet sind umweltfreundliche Verkehrsträger zu bevorzugen (C 3.6.0 06)

Seite 145, Gesamtbewertung:

Statt „hat Relevanz für das Landschaftsbild“ könnte man auch formulieren: „verschandelt das Landschaftsbild“.

Seite 146, C 3.6.3 04:

Die A 39 im Bereich Lüneburg-Moorfeld steht diesen Zielen entgegen.

Seite 146 unten:

Der Landkreis Uelzen fordert in seinem Raumordnungsprogramm eine Weiterführung der A 250 nach Magdeburg / Halle / Leipzig und zusätzlich die A 39 nach Wolfsburg. Eine solche Autobahndichte in einem Raumordnungsprogramm festzuschreiben, lässt jedes Augenmaß vermissen.

Seite 147:

Die Gesamtheit der hier genannten raumordnerischen Ziele erweckt den Eindruck, als sei der Straßenbau als Selbstzweck erstrebenswert. Es wird nicht berücksichtigt, dass inzwischen ein Umdenken weg vom hemmungslosen Straßenbau begonnen hat. Insbesondere der Bau einer Autobahn mitten durch ein Wohngebiet (Lüneburg-Moorfeld) kann nicht Ziel eines Raumordnungsprogramms sein und darf nicht in Kauf genommen werden.

Seite 148 unten / 149 oben:

In diesen Prognosen schneidet die Vorzugsvariante schlechter ab als die West-Variante. Allerdings müssen solche Prognosen insgesamt nicht stimmen, was die aktuelle Verkehrsbelastung auf der so genannten Lüneburger Ostumgehung zeigt, auf der die dreifache Menge des prognostizierten Verkehrs rollt.

Seite 153 unten:

Die Erreichbarkeit von Bildungs-, Kultur- und Sozialeinrichtungen wird durch keine Variante der A 39 entscheidend verbessert. Wie im nächsten Abschnitt auf Seite 154 oben bereits richtig steht, ist bereits eine ausreichende Erreichbarkeit gegeben.

Seite 159 bis 163:

Die lange Aufzählung der durch die verschiedenen Varianten der A 39 zerschnittenen Erholungsgebiete macht deutlich, dass bezüglich des Schutzgutes Mensch / Erholung jede Variante sehr ungünstig ist. Auch wenn hier eine Variante als günstiger ermittelt wurde, muss der letzte Satz der Gesamtbewertung angezweifelt werden. Wäre in den Vergleich auch die Null-Plus-Variante eingeflossen, wäre die günstigste Autobahn-Variante mit großem Abstand nur auf dem zweiten Platz gelandet.

Seite 166 bis 168:

Auch bezüglich der Vorranggebiete für Trinkwasserversorgung bewirkt die Nichtbetrachtung der Null-Plus-Variante ein verzerrtes Bild: Sie wäre günstiger als jede Autobahn-Variante. Gleiches gilt bezüglich der Abwasserverregnung (Seite 169 bis 170) und Hochwasserschutz (Seite 170 bis 173).

Seite 177 unten, 178 oben:

Die nach der UVS Stufe I verbliebenen Varianten verlaufen nicht komplett durch konfliktarme Bereiche. Insbesondere Lüneburg ist ein Konfliktschwerpunkt und die Vorzugsvariante verläuft auf Stadtgebiet, sogar mitten durch das Wohngebiet Moorfeld. Das Wohngebiet hätte in der UVS Stufe I von vornherein ausgeklammert werden müssen.

Seite 178 mitte:

Dass bei der Erstellung komplexer Umweltverträglichkeitsstudien Fehler passieren, ist völlig normal. Wenn Bürger in ihren Einwendungen auf diese Fehler aufmerksam machen, sollten sie aber korrigiert werden. Eine (sicher unvollständige) Liste von nicht berücksichtigten Argumenten findet sich am Ende dieses Dokuments.

Seite 186, Absatz 3:

Da die Verkehrsbelastung auf der so genannten Lüneburger Ostumgehung mittlerweile die dreifache Stärke der bei der Planung vorhergesagten Belastung beträgt, haben die Anwohner unabhängig von der Planung der A 39 einen Anspruch auf einen verbesserten Lärmschutz, siehe Urteil des Bundesverwaltungsgerichts 9 C 2.06 vom 7.3.2007. Dieser verbesserte Lärmschutz hätte in den Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall einfließen müssen.

Seite 187, Absatz 3:

Die doppelte Verkehrsmenge bewirkt einen Unterschied von 3 dB(A). Der Unterschied ist deutlich zu hören, die Wahrnehmungsschwelle muss niedriger liegen. Die Gemeinde Osterrönfeld hat vom Bundesverwaltungsgericht (Urteil 9 C 2.06 vom 7.3.2007) einen Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen bescheinigt bekommen, weil die Verkehrsmenge doppelt so groß ist wie prognostiziert. Wäre die Änderung der Lautstärke so gering, dass sie gerade wahrnehmbar ist, wäre das Gerichtsurteil sicher anders ausgefallen. Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 120 km/h sind um 2 dB(A) lauter als Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 100 km/h. Auch dieser Unterschied ist bereits deutlich hörbar. Eine Begrenzung auf 70 km/h bringt im Vergleich zu 100 km/h eine weitere Absenkung des Schalldruckpegels um 4 dB(A).

Seite 188, Absätze 1 und 2:

Wird der Vorsorgewert für Wohngebiete nach DIN 18005 bereits überschritten, würde noch nicht mal die Verdoppelung der Verkehrsmenge (+ 3 dB (A)) bewirken, dass der Grenzwert der 16. BImSchV überschritten wird.

Seite 189 mitte bis 190 mitte:

Hier erfolgen Betrachtungen zu Grenzwertüberschreitungen um mehr als 3 dB(A), mit der Begründung, eine geringere Überschreitung könne ohnehin nicht wahrgenommen werden. Der um 3 dB(A) erhöhte Grenzwert wird also als neuer Grenzwert angenommen. Dieses Spiel ließe sich mit demselben Argument beliebig weitertreiben und die eigentlichen Grenzwerte ad absurdum führen. Es wird ohnehin nicht die Differenz zu einem Grenzwert wahrgenommen, sondern der gesamte Lärm. Für empfindlichere Menschen ist sicher bereits Lärm unterhalb des Vorsorgewertes nach DIN 18005 belastend.

Seite 190 unten, 191:

Es werden Grenzwertüberschreitungen für Schadstoffe vorausgesagt und von „technischen Maßnahmen“ zur Einhaltung der Grenzwerte gesprochen. Es ist unklar, was gemeint ist.

Seite 192, 193:

Trotz Bepflanzung werden 6 m hohe Lärmschutzwälle störend wirken. Im Bereich Moorfeld ist kein Platz für breite Wälle, hier müssten Wände gebaut werden, die noch störender sind. Von einer Deckelung ist keine Rede.

Der angesprochene Rückbau der so genannten Lüneburger Ostumgehung im Fall der Realisierung der Variante 502 ist unrealistisch, wäre verheerend für den innerstädtischen Verkehr. Im Widerspruch dazu steht die angebliche Relativierung des Vorteils der Variante 502 aufgrund der tatsächlichen Zusatzbelastungen. Hier darf nur der End-Zustand betrachtet

werden, man nimmt nicht nur die Differenz der Belastung wahr, sondern die Gesamtbelastung.

Seite 195, Absatz 2:

Die Behauptung, für die bestehende B 4 bestehe kein Rechtsanspruch auf Lärm mindernde Maßnahmen steht im Widerspruch zum BVG-Urteil 9 C 2.06 vom 7.3.2007.

Seite 195, Absatz 3:

Mit dem BVG-Urteil 9 C 2.06 vom 7.3.2007 ist ein solcher Vergleich hinfällig.

Seite 195 unten, 196 oben:

Mit dem BVG-Urteil 9 C 2.06 vom 7.3.2007 sind diese Aussagen hinfällig.

Seite 196 mitte und unten:

Es fehlt eine Aussage, wie die ermittelten Schadstoff-Grenzwertüberschreitungen verhindert werden sollen. Eine Trasse zu empfehlen und die bereits erkannten bisher unlösbaren Probleme auf spätere Planungsschritte zu verschieben, ist widersinnig.

Seite 198 unten:

Aufgrund des BVG-Urteil 9 C 2.06 vom 7.3.2007 wird es auch im Prognose-Null-Fall zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Lüneburg-Moorfeld geben.

Seite 199 mitte:

Die Belastung in Lüneburg durch den auf der B 4 verbleibenden Verkehr bei Auswahl der Variante GP -18/1 fließt hier zu stark in die Entscheidung für GP 1-18/2 ein, weil nicht berücksichtigt wurde, dass es aufgrund des BVG-Urteil 9 C 2.06 vom 7.3.2007 im Bereich Lüneburg weitere Lärmschutzmaßnahmen geben wird.

Seite 204, Gesamtbewertung, letzter Satz:

Etwas weniger ungünstig ist immer noch ungünstig.

Es fehlt die Betrachtung der Null-Plus-Variante.

Durch welche technischen Maßnahmen will man denn die Schadstoff-Grenzwertüberschreitungen in den Griff bekommen?

Seite 215, Gesamtbewertung:

Weniger ungünstig als sehr ungünstig ist immer noch ungünstig.

Es fehlt die Betrachtung der Null-Plus-Variante.

Seite 224, Gesamtbewertung:

Die Ostvariante ist deutlich weniger ungünstig als die Westvariante. Es fehlt die Aussage, wie ungünstig die Westvariante ist.

Es fehlt die Betrachtung der Null-Plus-Variante.

Seite 240, Gesamtbewertung, Seite 246, Gesamtbewertung, Seite 255 oben:

Es fehlt die Betrachtung der Null-Plus-Variante.

Seite 258, Gesamtbewertung:

Mit einer erheblichen Abnahme des Einsatzes klimarelevanter Treibstoffe zu rechnen, ist rein spekulativ und darf angezweifelt werden. Bei Lärmberechnungen ist man jedenfalls nicht davon ausgegangen, dass von dem LKW-Verkehr nicht mehr die Motoren (weil Elektromotoren, Stromerzeugung mit Brennstoffzellen), sondern nur noch die Rollgeräusche zu hören sind. Oder ist man von Wasserstoff-Verbrennungsmotoren ausgegangen?

Es wurde nicht berücksichtigt, dass durch jeden Autobahnbau nicht nur Verkehr verlagert, sondern auch neuer Verkehr induziert wird.

Seite 265, Gesamtbewertung, Seite 269, Gesamtbewertung:

Es fehlt die Betrachtung der Null-Plus-Variante.

Seite 270 mitte:

Erwiesenermaßen würde eine A 39 keine Entlastung für die B 4 in Melbeck bedeuten. Der Bau der A 39 würde den trotzdem noch notwendigen Bau der Ortsumgehung Melbeck aus finanziellen Gründen für lange Zeit blockieren.

Seite 271, 272:

Allein die Länge der Liste der betroffenen FFH-Gebiete sollte ausreichend Anlass sein, vom Bau der A 39 abzusehen. Leider werden Wohngebiete nicht so geschützt wie FFH-Gebiete, die Autobahn wird mitten durch das Lüneburger Wohngebiet Moorfeld geplant.

Seite 273 unten, 274 oben bis mitte:

Diese Abschnitte sind sachlich falsch. Die Planungen widersprechen den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen Nord-Ost, die zwischen Lüneburg und Wolfsburg nicht den Bau einer Autobahn empfiehlt. Im Bundesverkehrswegeplan ist ausdrücklich die Untersuchung von Alternativen (Ausbau der B 4) gefordert.

Die Formulierung, es könnten im Raumordnungsverfahren keine unüberwindlichen Belange gefunden werden, die dem Bau der A 39 entgegenstehen, trifft nicht zu: für fast alle Schutzgüter wurde eine starke Betroffenheit durch den Bau der A 39 ermittelt, alle Varianten wurden als sehr ungünstig oder ungünstig bezüglich der einzelnen Schutzgüter bezeichnet. Eine Null- bzw. Null-Plus-Variante wurde nur marginal betrachtet. Die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren erwecken also eher den Eindruck, dass versucht wurde, den Bau der A 39 entgegen besseren Wissens zu empfehlen.

Die im zweiten Abschnitt genannten Ziele lassen sich ebenso (jedoch wesentlich preiswerter) erreichen, indem die B 4 dreispurig ausgebaut wird und Ortslagen umfahren werden.

Seite 275, Absatz 3:

Es ist nachvollziehbar, dass für den Bereich von Lüneburg bis Uelzen keine Autobahntrasse entlang der vorhandenen B 4 geprüft wurde. Es geht bei den geforderten Alternativplanungen jedoch um einen Ausbau der B 4 nicht als Autobahn, sondern als Bundesstraße mit dreispurigem Querschnitt, ohne Standstreifen, so dass eine Reihe von Nachteilen einer Autobahn in diesem Bereich weniger gravierend wären. Der Nachteil einer Ortsumfahrung, dass dann die Ortsränder eine neue Belastung erfahren würden, wirkt etwas konstruiert. Und auch im Bereich Lüneburg wird es aufgrund des BVG-Urteils 9 C 2.06 vom 7.3.2007 zu einer Erweiterung der vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen kommen müssen, unabhängig vom Bau einer A 39.

Seite 276 mitte bis 277 oben:

Eine Autobahn-Variante auf der bisherigen Ostumgehung galt bisher aufgrund der engen Kurvenradien als nicht umsetzbar und war aus den Betrachtungen des Raumordnungsverfahrens aus diesem Grund bewusst ausgeklammert worden. Nun soll es doch möglich und sogar auch noch die günstigste Variante sein. Wie die Planer in einem so kurzen Zeitraum zu gegensätzlichen Ergebnissen kommen konnten bleibt rätselhaft. Mindestens einer der beiden zu diesen Ergebnissen führenden Denkprozesse muss völlig falsch sein. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass die Wissenschaftler Recht haben, die die Verkehrsuntersuchungen Nordost von 1995 und 2002 erstellt haben. Hier wird der Bau einer Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg abgelehnt.

Variante 502 ist bezüglich des Schutzgutes Mensch günstiger als Variante 586. Dass dieses weniger Gewicht hat, als die Schutzgüter Landschaft und Kultur- und Sachgüter, ist unverständlich. Die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter ist nicht transparent. Das Wohngebiet Lüneburg-Moorfeld sowie alle anderen ähnlich dicht besiedelten Gebiete hätten von vornherein aus dem Untersuchungsraum ausgeklammert werden müssen.

Hier ist außerdem plötzlich die Rede davon, dass Lärm und Staubbelastungen in diesem Bereich beherrschbar seien. An anderer Stelle ist jedoch die Rede von Grenzwertüberschreitungen in diesem Bereich. Außerdem heißt es hier, der Lärm würde durch den Ausbau zur Autobahn geringfügig zunehmen. An anderer Stelle heißt es, der Lärm würde aufgrund der zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen abnehmen.

Seite 286, Absatz 2:

Die Schutzgüter Mensch – Wohnen und Mensch – Erholen haben laut den Planern geringere Entscheidungsrelevanz, weil sich die Varianten bezüglich dieser Schutzgüter nur gering unterscheiden. Dabei wurde allerdings nicht berücksichtigt, dass die Ost-Variante mitten durch das Wohngebiet Lüneburg-Moorfeld verläuft oder es wurde wieder nur die betroffene Fläche berücksichtigt an Stelle der Anzahl betroffener Menschen. Jedenfalls gibt es hier einen nicht unerheblichen Unterschied zwischen den Varianten und die gebotene höhere Entscheidungsrelevanz und höhere Gewichtung der Schutzgüter Mensch – Wohnen und Mensch – Erholen könnte dazu führen, dass die West-Variante insgesamt günstiger wäre als die Ost-Variante.

Abgesehen davon wurde auch hier keine Null- oder Null-Plus-Variante untersucht.

Seite 287 mitte:

Die ständige Wiederholung, dass die Emissionen im Bereich Lüneburg beherrschbar seien, macht diese Aussage nicht richtiger.

Hier wird der Straßenverkehr als Schutzgut bezeichnet. Man sollte ihn eher als entscheidungsrelevantes Kriterium bezeichnen.

Seite 287 unten:

Geringe Nachteile werden als Vorteil gewertet, denn immerhin sind es ja nicht gravierende Nachteile. Ob jedoch die Summe aller geringen Nachteile doch gravierend wird, ist eine Frage der Gewichtung, die in der gesamten Planung nicht transparent ist.

Seite 287 ganz unten, 288 oben:

Diese Aussagen fußen auf teilweise fehlerhaften Grundlagen und sind daher zweifelhaft. Positive regionale wirtschaftliche Effekte werden von Wissenschaftlern angezweifelt, das Schutzgut Mensch wurde zu schwach und nicht korrekt berücksichtigt, die Gewichtung der Kriterien ist nicht transparent, eine Null- oder Null-Plus-Variante wurde nicht berücksichtigt.

Seite 288 unten:

Hier werden wieder die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen Nordost von 1995 und 2002 verschwiegen, die den Bau einer Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg ausdrücklich nicht empfehlen. Auch die ausdrückliche Forderung im Bundesverkehrswegeplan, auch Alternativen zu einer Autobahn zu untersuchen, wird hier verschwiegen.

Seite 289, Absatz 2:

Positive regionale wirtschaftliche Effekte werden von Wissenschaftlern angezweifelt. Gerade der weit von der geplanten A 39 entfernte Raum Lüchow-Dannenberg dürfte unbeeinflusst bleiben.

Seite 289 unten:

Die Bündelung der Autobahn mit dem Elbe-Seitenkanal wird als Maßnahme gegen das weitere Anwachsen der Lärmbelastung dargestellt. Da vom Elbe-Seitenkanal praktisch kein Lärm ausgeht, ist dies nicht nachvollziehbar.

Seite 288, Absatz 3, Seite 289, Absatz 3, Seite 290:

Die genannten gravierenden negativen Auswirkungen der geplanten Trasse sollten genügend Anlass sein, um von einem Bau abzusehen. Und das schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis wird hier noch nicht einmal aufgeführt.

Seite 291, Absatz 1:

Die erheblichen negativen Auswirkungen sind unumstritten, die positiven Auswirkungen jedoch wissenschaftlich widerlegt. Damit ist der Bau der A 39 nicht gerechtfertigt.

Weitere Anmerkungen

- Die in den Bürger-Einwendungen formulierten Planungsfehler wurden bis auf wenige Ausnahmen nicht korrigiert. Lediglich der Variantenvergleich GP 2-5 wurde erneuert und es gab einen zusätzlichen Variantenvergleich GP 1-18. Ansonsten behielten die ursprünglichen Planungsdokumente mitsamt allen Fehlern ihre Gültigkeit.
- Teilabschnitt 586 ist bezüglich des Schutzgutes Mensch ungünstiger als Teilabschnitt 502, obwohl ein Hauptargument gegen Teilabschnitt 502 das Schutzgut Mensch war.
- Zu 4.: Dem Einwand, dass Teilabschnitte für Variantenvergleiche willkürlich ausgewählt wurden, ist man zwar mit einem zusätzlichen Variantenvergleich (GP 1-18) begegnet, das ändert aber nichts an der grundsätzlichen Fehleranfälligkeit dieser Vorgehensweise.
- Kommentare zu den Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange: Die Planer begründen die östliche Grenze des Untersuchungsraumes mit einem voraussichtlich sehr hohem Raumwiderstand (z.B. Ortslagen Neetze, Süttoorf, Thomasburg, Radenbeck, Bavendorf sowie das Mauseetal). Der Raumwiderstand der Ortslage Lüneburg wiegt offenbar weniger schwer.
- Schalltechnische Untersuchung zum Variantenvergleich im Bereich Lüneburg: Es wurde mit mittleren Lärmpegeln gerechnet: zwischen 6 und 22 Uhr und zwischen 22 und 6 Uhr. Solch lange Zeiten machen den Mittelungspegel unbrauchbar. Zu Stoßzeiten wird ein Zeitfenster von höchstens einer Stunde benötigt, da ansonsten ein über mehrere Stunden andauernder grenzwertüberschreitender Lärmpegel durch die Mittelwertbildung heruntergerechnet wird.
- Schalltechnische Untersuchung zum Variantenvergleich im Bereich Lüneburg: Auch in der neueren Untersuchung wurde nicht berücksichtigt, dass die Lärmausbreitung an Unterführungen anders aussieht als in den Lärmkarten eingezeichnet, da an diesen Stellen die Lärmschutzwände unterbrochen werden müssen.
- Schalltechnische Untersuchung zum Variantenvergleich im Bereich Lüneburg: Im Bereich Lüneburg-Moorfeld ist von einem Absenken der Trasse und, abhängig vom Platz, Wällen oder Wänden in Höhe von 6 m über Gelände die Rede. Der Platz im Bereich Moorfeld ist knapp, wenn keine Häuser abgerissen werden sollen, was ja Grundlage der Neubewertung ist. Also kommt der Wall weg und wird durch eine Wand ersetzt? Denn unten benötigt man wegen der Standstreifen etwas mehr Platz. Die Trasse ist bereits abgesenkt. Es ist unklar, ob sie noch weiter abgesenkt werden soll, was zu weiteren Grundwasserproblemen führen würde. Oder sollen nur Standstreifen angeflickt werden?
- Teilvariantenvergleich GP 1-18: Es wird gesagt, dass aufgrund der Systematik des Variantenvergleichs der Teilvariantenvergleich GP 1-18 nicht notwendig war. Er sei jetzt nachgeholt worden, weil es von der Stadt Lüneburg und von der Raumordnungsbehörde gefordert wurde. Offenbar hat man nicht erkannt, dass gerade die Systematik des Variantenvergleichs mit seinen relativen Beurteilungen, der willkürlichen Bildung von Teilvarianten und Vergleichen ohne Berücksichtigung einer Null-Plus-Variante einer der größten Planungsfehler war und ist.

Unberücksichtigte und nicht hinreichend berücksichtigte Argumente aus Einwendungen zum Raumordnungsverfahren

Diese Liste ist sicher nicht vollständig, es sollten jedoch Wichtigsten der nicht oder nicht hinreichend berücksichtigten Argumente enthalten sein.

1. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A 39 wurde nicht von offizieller Seite berechnet. Das von der Aktion Lebensberg aufgrund der vorliegenden Zahlen (NKV von A 14, A 39 und B 190n, NKV der A 14, NKV der B 190n, einzelne Kosten der A14, der A 39 und der B 190n laut Bundesverkehrswegeplan) ermittelte NKV ist so schlecht, dass die A 39 nicht gebaut werden dürfte. Bereits im Raumordnungsverfahren haben sich den geschätzten Kosten von 437 Millionen Euro auf 608 Millionen Euro erhöht und zahlreiche erforderliche Maßnahmen wurden dort nicht berücksichtigt. Da der Nutzen bei höheren Kosten nicht größer wird, wird das wirkliche NKV noch schlechter sein.

Es hat den Anschein, dass das NKV nicht ermittelt werden soll, um den Bau der A 39 nicht zu gefährden.

2. Bei den Variantenvergleichen wurde ein Bewertungsmaßstab angelegt, der den Unterschied zum Durchschnitt aller Varianten angibt. Es werden keine absoluten Zahlen genannt. Auf diese Weise ist nicht feststellbar, wie schädlich ein Teilabschnitt für ein Schutzgut wirklich ist. Es sind damit zwar Varianten vergleichbar, jedoch wird das Ergebnis, dass alle Varianten zu ungünstig sind, um realisiert werden zu können, von vornherein ausgeschlossen.
3. Die Variantenvergleiche wurden ohne Berücksichtigung einer Null- und einer Null-Plus-Variante durchgeführt.
4. Teilabschnitte für Variantenvergleiche wurden willkürlich ausgewählt. Insbesondere bei GP1-25 könnte die westliche Variante günstiger sein:

Da beim Vergleich GP15-23 die westliche Alternative günstiger war und GP23 und GP25 sehr dicht beieinander liegen, wäre sicher bei einem Vergleich GP15-25 die westliche Alternative (GP15-25/1 (Teilabschnitte 528, 534 und 536), fast deckungsgleich mit GP15-23/1) günstiger. Damit könnte möglicherweise bei einem Vergleich GP1-25 (GP1-25/1 bestehend aus den Teilabschnitten 501, 583, 585, 528, 534 und 536 und GP1-25/2 bestehend aus Teilabschnitt 500, und der jetzigen Vorzugsvariante GP2-25) die Alternative GP1-25/1 günstiger sein.

Beim Vergleich der Hauptvarianten hatte man auf der westlichen Seite allerdings eine noch längere Strecke, die günstiger bewertet wurde: GP21-36/1 und Teilabschnitt 528 als Bestandteil von GP15-23/1 (die günstiger als GP15-23/2 war), also die günstigste Variante des Abschnitts GP15-36. Auf der anderen Seite verläuft die Vorzugsvariante auf der Strecke GP18-36 auf jeweils ungünstiger bewerteten Strecken. Die Entscheidung für die Vorzugsvariante muss also zwischen der Strecke GP1-15 und GP2-18 gefallen sein, deren Vergleich den Vorsprung der West-Variante GP15-36 mehr als ausgeglichen haben muss. Dies ist nicht nachvollziehbar und auf falsche Bewertung und Gewichtung der Schutzgüter zurückzuführen.

Beim Variantenvergleich werden zwei oder mehr Alternativen zwischen zwei Gelenkpunkten verglichen. Das Ergebnis ist die günstigste Alternative zwischen diesen Gelenkpunkten. Es finden aber nur relative Bewertungen der Schutzgüter statt. Große Unterschiede in einzelnen Schutzgütern sind ausschlaggebend für das Ergebnis des Variantenvergleichs. Dadurch erfolgt die Gewichtung der Schutzgüter nicht einheitlich, was ein Mangel bei dieser Methode ist. Ein Nachteil dieser Methode ist, dass alle Kombinationen geprüft werden müssten, um zu einem verlässlichen Ergebnis zu kommen. Beispielsweise ist das Ergebnis von GP1-25 aus den vorhandenen Vergleichen nicht ableitbar. Da nicht alle Kombinationen mit vernünftigem Aufwand geprüft werden können, werden Gelenkpunkte ausgewählt. Die Auswahl ist sicher gut begründet, hätte aber ebenso gut begründet anders ausfallen können. Diese Willkür ist neben dem genannten Mangel wahrscheinlich das größte Problem dieser Methode.

Eine bessere Methode wäre eine Festlegung der Gewichtung der einzelnen Schutzgüter und eine Punktevergabe pro Schutzgut für jeden Teilabschnitt. Ob man diese Punktevergabe auf den gesamten Teilabschnitt bezieht oder pro Längeneinheit und hinterher mit der Anzahl der Längeneinheiten multipliziert, ist dabei egal, es führt zu demselben Ergebnis. Die Summe über alle Schutzgüter des Produkts aus Schutzgut-Punktzahl für den Teilabschnitt und Gewichtungsfaktor ergibt dann eine Gesamt-Punktzahl für den Teilabschnitt. Außer den Schutzgütern sollten auch (natürlich entsprechend gewichtet) Zusatzkosten beispielsweise für Brücken und Unterführungen, für die Entschädigung von Anwohnern und von Ausgleichsmaßnahmen einfließen.

Danach kann man durch einfache Addition der Teilabschnitt-Punktzahlen beliebige Varianten sehr einfach vergleichen. Man kann sogar mit geringem Aufwand die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter und der Zusatzkosten verändern, neue Teilabschnitts-Punktzahlen berechnen und beliebige Varianten mit anderer Gewichtung der einzelnen Schutzgüter erneut vergleichen.

Es wäre interessant zu erfahren, warum diese nahe liegende Vorgehensweise keine Anwendung findet.

Beide Verfahren erlauben es, hinterher das Ergebnis mit Fingerspitzengefühl und gesundem Menschenverstand zu betrachten und zu verwerfen. Von dieser Möglichkeit wurde in diesem Raumordnungsverfahren kein Gebrauch gemacht.

5. Der Planungsauftrag des Bundesverkehrswegeplanes (siehe Bundesverkehrswegeplan 2003, Anhang Niedersachsen, Seite 118) wird nicht erfüllt. Hier ist die A 39 als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag genannt. Dort steht unter anderem: "Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können." Eine gewissenhafte Umsetzung dieser Forderung ist nicht erkennbar.
6. Zu geringe Gewichtung des Schutzgutes Mensch, die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter ist nicht transparent.

Der Raumwiderstand von Siedlungsgebieten wird als „sehr hoch“ eingestuft. Damit steht er auf gleicher Stufe mit

- großflächigen Sonderbauflächen Erholung (Campingplatz, Ferienhaussiedlung)
- Naturschutzgebieten, Biosphärenreservaten (Zone C) und flächigen Naturdenkmale
- gemeldeten FFH-Gebieten
- EU-Vogelschutz-Gebieten
- avifaunisch wertvollen Bereichen für Brut- bzw. Gastvögel (einschließlich Niedersächsischem Weißstorchprogramm)
- Trinkwasserschutzgebieten Zone I und II
- Großflächigen oder linearen archäologischen Denkmälern

Eine differenziertere Gewichtung, insbesondere die Bevorzugung des Schutzgutes Mensch ist nicht erkennbar. Im Variantenvergleich erfolgt eine dreistufige farbige Darstellung der Entscheidungsrelevanz der Schutzgüter. Hier sind immer die am stärksten vom Durchschnitt abweichenden Schutzgüter von hoher Entscheidungsrelevanz, auch hier gibt es keine Bevorzugung des Schutzgutes Mensch. Allein die Tatsache, dass eine Vorzugsvariante mitten durch Lüneburg ermittelt wurde, lässt auf Fehlbewertungen oder grundsätzliche Schwächen der Methodik schließen.

7. Es wurde die Größe von Siedlungsflächen verglichen, ohne die Dichte der Besiedlung zu berücksichtigen. In dichter besiedelten Gebieten sind aber mehr Menschen betroffen. Auch eine Gebäudezählung, wie sie im Variantenvergleich im Bereich Lüneburg-Moorfeld durchgeführt wurde, lässt nur bedingt Rückschlüsse auf die Anzahlen betroffener Menschen zu. Die den in Artikeln 1 bis 19 des Grundgesetzes niedergelegten Grundrechte schützen den Menschen selber und nicht die von ihm bewohnten Gebäude oder besiedelten Flächen.

Für das dicht besiedelte Stadtgebiet Lüneburgs bedeutet dieses Verfahren einen gravierenden Nachteil. Sicher wäre die Vorzugsvariante nicht durch das Stadtgebiet verlaufen, wenn die Anzahl der betroffenen Menschen je nach Entfernung zur Autobahn (bis 500 m) gewertet worden wäre.

8. „Als besondere Konfliktbereiche sind die Städte Lüneburg und Gifhorn hervorzuheben, da mögliche Trassenführungen der A 39 dort unmittelbar durch das Stadtgebiet führen müssen“ (siehe Erläuterungsbericht, S. 38). In der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Sensibilität des Untersuchungsraumes mit seinen vielen Konfliktschwerpunkten hingewiesen und auf die Möglichkeit, dass Planungskorridore bei näherer Betrachtung der Konfliktschwerpunkte aus der weiteren Betrachtung ausscheiden (siehe Raumanalyse, S. 51). Bei dem insbesondere im Lüneburger Stadtgebiet bestehenden Interessenskonflikt ist nicht einsehbar, warum die Varianten nicht aus der Planung ausgeschlossen wurden.
9. Bei den vielen Konfliktschwerpunkten am nördlichen Ende, im Westen wie im Osten, ist nicht nachvollziehbar, warum nicht alle Korridore aus der weiteren Betrachtung ausscheiden. Das Ergebnis der Raumverträglichkeitsuntersuchung hätte lauten müssen: Zu hohe Raumwiderstände, Autobahnbau nicht möglich. Stattdessen wird eine Vorzugsvariante mitten durch die Stadt präsentiert.
10. Unklar ist, warum es keinen Planungskorridor östlich um Lüneburg herum gibt, beispielsweise zwischen Adendorf und Scharnebeck, dann südlich oder nördlich um Bardowick herum. Unklar ist auch, warum es entlang der vorhandenen B 4 nördlich von Uelzen keinen Planungskorridor gibt, schließlich wäre nicht nur der von der Verkehrsuntersuchung Nordost empfohlene Ausbau der B 4, sondern auch die Nutzung großer Teile der B 4-Trasse als A 39 denkbar. Auch der Anschluss der A 39 an das Süd-Ende der Lüneburger Ostumgehung wäre denkbar, die Ostumgehung könnte den Bundesstraßen-Status behalten und eventuell ergänzt werden durch eine Westumgehung, ebenfalls als Bundesstraße.
11. In Unterlage 1.1, Umweltverträglichkeitsstudie I, Karte 4 sind Konfliktschwerpunkte eingezeichnet. Es fehlt der Bereich Lüne-Moorfeld als weiterer Konfliktschwerpunkt. Variante 504 verläuft durch weniger konfliktreiches Gebiet als die Varianten 502 und 503. Die Konfliktschwerpunkte zu Ortslagen in der West-Variante sind zwischen den Orten mitten im Korridor eingezeichnet. In Wirklichkeit verlief eine West-Variante außerhalb der Ortschaften, im Gegensatz zu den Ost-Varianten. Die West-Variante verlief außerdem weiter entfernt von der Wohnbebauung als bei den Ost-Varianten, speziell 502 und 503. Variante 504 verläuft in größerem Abstand zur Wohnbebauung als Varianten 502 und 503. Diese Fakten sind im Variantenvergleich nicht ausreichend stark gewichtet worden, sonst wäre es nicht zu der vorgeschlagenen Vorzugsvariante gekommen.
12. Im Erläuterungsbericht auf Seite 18 oben wird erläutert, dass beim Verbinden von „relativ konfliktarmen Bereichen“ zu Planungskorridoren versucht wurde, einen möglichst großen Abstand zu vorhandenen Siedlungsbereichen einzuhalten. Wie mit dieser Vorgabe die Teilabschnitte 502 und 503 entwickelt werden konnten ist schleierhaft.

Im Erläuterungsbericht auf Seite 33 wird versprochen, dass Siedlungsbereiche innerhalb des Untersuchungsraumes „in erster Priorität von den Trassenführungen gemieden werden“.

Im Erläuterungsbericht auf Seite 264 wird die Vorzugsvariante beschrieben als eine Variante, die „zum Schutz der Wohnbebauung vor Immissionen (Lärm, Staub etc.) und aus Gründen der Zerschneidungswirkung einen möglichst großen Abstand zu vorhandener und geplanter Wohnbebauung sowie eine möglichst flache Dammlage aufweist“.
13. Die durch ein eng besiedeltes Stadtgebiet führende Variante verhindert einen eventuellen Ausbau der A 39 auf 6 Spuren - sollte es zu einer weiteren Steigerung der Verkehrszahlen kommen.
14. Bereits das bisherige Stadium der Planung hat bei Immobilien einen Wertverlust verursacht, für den nicht entschädigt wird. Im Fall des Baus der A 39 würde die Wertminderung noch verstärkt und wäre unumkehrbar. In diesem Fall wäre das

Grundrecht auf Eigentum nach Art. 14 GG verletzt, denn die Folge wären konkrete wirtschaftliche Nachteile. Es handelt sich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff.

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

Im Allgemeinen sind bei Mittelungspegeln (L_m) innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese Bedingungen werden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen. Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen (siehe <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/laerm/strassen-und-schienen-verkehr.htm>).

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

Wir befürchten für uns und unsere Kinder, durch den Straßenlärm krank zu werden. Unsere Kinder brauchen auch tagsüber Ruhe und nachts ungestörten Schlaf. Auch die Verlärmung von Schule und Kindergarten stört eine gesunde Entwicklung. Durch den Bau der Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 oder Teilabschnitt 503 könnte es bei unseren Kindern zu dauerhaften Entwicklungsschäden kommen.

Was als „passive Lärmschutzmaßnahmen“ bezeichnet wird, bedeutet beispielsweise, dass die Anlieger der Trasse nachts die Fenster geschlossen halten müssen. Dieses ist eine unzumutbare Einschränkung des persönlichen Wohlbefindens. Wir würden durch eine Realisierung vermutlich zu einem Umzug genötigt, damit verbunden wären große soziale, psychische und nicht zuletzt auch finanziellen Belastungen.

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

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

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

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

Im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens zur A 39 ist der Verpflichtung zu einer Lärminderungsplanung nach §47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes nachzukommen. Danach sind Städte und Gemeinden verpflichtet Lärminderungspläne aufzustellen, wenn in Wohn- oder anderen schutzwürdigen Gebieten nicht nur vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind. Dass dieses im Falle eines Autobahnbaus zutrifft, dürfte eindeutig sein.

18. Vergleichende Betrachtungen zu Lärmbelastung etc. gehen im Fall einer Realisierung der Variante 502 von einem Rückbau der genannten Lüneburger Ostumgehung aus. Ein solcher Rückbau ist unrealistisch, wäre verheerend für den innerstädtischen Verkehr.
19. Fehlende Berücksichtigung der Unterbrechung von Lärmschutzwällen und –wänden an Unterführungen und Anschlussstellen
20. Unzureichende Berücksichtigung des Kindergartens Brandheider Weg in Lüneburg-Moorfeld
21. Unzureichende Berücksichtigung und zu niedrige Gewichtung visueller Beeinträchtigungen
22. Die Methodik zur Ermittlung der Funktion Erholung ist fehlerhaft. Die Erfassung des Schutzgutes erfolgt nach Flächen. Gerade im Bereich der Erholung müssen siedlungsnahe Bereiche stärker gewichtet werden. Es ist unerlässlich, dass gerade für dieses Schutzgut nicht eine verbale Bewertung oder eine Flächenberechnung erfolgt, sondern dass mit der Erhebung der eigentlichen Nutzung (über Zählung der Nutzer pro Tag pro qkm) eine exakte Inanspruchnahme erhoben wird.
23. Bei der Betrachtung von Wasserschutzgebieten und potentiellen Schadstoffeinträgen in das Grundwasser werden lediglich „Durchschneidungslängen“ betrachtet. Die tatsächlichen geologisch/hydrogeologischen Untergrundverhältnisse und ohne weiteres erfassbare Parameter wie Durchlässigkeiten und Grundwasserfließrichtungen bleiben völlig unberücksichtigt.

Auch werden nicht die Auswirkungen durch den Betrieb der A 39 berücksichtigt. Aufgrund der hohen Fahrzeugdichte und der hohen Grundwasserempfindlichkeit besteht ein erhebliches Risikopotential für Schadstoffeinträge durch Straßenabwasser (Öle, Benzin, Bremsabrieb etc.), Spritzwasser, Ablagerungen aus Emissionen und nicht zuletzt durch Unfälle. Da Feuchtgebiete in unmittelbarer Nachbarschaft liegen sowie das Grundwasser in benachbarten Gärten zum Bewässern und ggf. auch als Trinkwasser genutzt wird, sind hierzu besondere Ausführungen und Maßnahmen zu treffen.

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

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

Zudem ist fraglich, ob die für 2015 prognostizierten Werte für den LKW-Verkehr korrekt ermittelt wurden. Als Entlastungslinie der stark frequentierten A7 wird insbesondere der LKW-Verkehr einen hohen Anteil auf der A 39 einnehmen. Der angesetzte Wert von 22,9% ist nicht realistisch. Da ein erhöhter LKW-Anteil auch überproportional die Lärm- und Schadstoffimmissionen erhöht, muss eine nachvollziehbare und detaillierte Untersuchung erfolgen.

Eine Wiederholung der Verkehrsuntersuchung mit der Berücksichtigung der für Lüneburg geltenden Parameter ist erforderlich. Eine regional wirksame Maßnahme wie die A 39 kann unter der Berücksichtigung lediglich bundesweiter Prognosewerte nur zu fehlerhaften Ergebnissen kommen.

25. In der Vergangenheit wurden bereits häufig vierspurige Autobahnen auf sechs Spuren erweitert. Die Betrachtung des Aspektes der Erweiterbarkeit unterbleibt in der Planung. Je nach Priorität dieses Aspektes könnte sich im Variantenvergleich zugunsten einer anderen Variante auswirken. Insbesondere eine Trasse durch die Stadt Lüneburg wäre diesbezüglich problematisch.
26. In der Umweltverträglichkeitsstudie haben die knappen städtischen Naherholungsgebiete denselben Raumwiderstand wie ländliche, in ausreichendem Maße vorhandene Erholungsgebiete. Da aber ein knappes Gut immer wertvoller ist als ein in ausreichendem Maße vorhandenes, müssten städtische Naherholungsgebiete höher bewertet werden.
27. Im Variantenvergleich GP2-49 in Unterlage 1.3, Abschnitt 2.1 wird aufgeführt, dass bei Variante GP2-49/2 doppelt so viel siedlungsnaher Freiraum durchschnitten wird wie bei Variante GP2-49/1. Bei Variante GP2-49/2 erfolgt die Zerschneidung jedoch wesentlich weiter entfernt von der Wohnbebauung, während bei Variante GP2-49/1 teilweise der gesamte siedlungsnaher Freiraum der Trasse zum Opfer fällt.
28. In der Untersuchung der Korridorvarianten, Unterlage 6, Seite 44 werden Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Bedeutung nicht berücksichtigt, weil durch sie keine Wirkung für die Korridorbewertung zu erwarten sei. Gerade die B4 könnte aber großen Einfluss haben, weil sie parallel zu einigen Varianten verläuft. Je dichter eine Variante an der B4 liegt, desto mehr könnte die Autobahn Verkehr von der B4 aufnehmen und desto mehr könnte die B4 als Ausweichstrecke dienen.
29. Ungefähr 2 km des Teilabschnitts 500 sind noch nicht als Autobahn, sondern nur als Bundesstraße ausgebaut. Hier müsste eine Verbreiterung um Standstreifen realisiert werden, die Ilmenaubrücke müsste verbreitert oder erneuert werden. Diese Zusatzkosten sind wahrscheinlich bisher nicht berücksichtigt worden.
30. Die A 39 wird vorrangig für die Aufnahme des überregionalen Verkehrs (Hamburg – Dresden und Skandinavien – Südost-Europa) geplant. Überregionaler Verkehr wird von ihr angezogen und durch die Region, sogar durch die Stadt Lüneburg, geleitet. Dies wäre nicht nötig, der überregionale Verkehr in diese Richtung könnte ohne Realisierung der A39 von der A14 und der A24 aufgenommen werden. Das Vorhaben, eine Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg zu bauen, stammt aus der Zeit der deutschen Teilung, vielleicht hatte man sogar schon vor dem 2. Weltkrieg diese Idee. Die heute veränderten Gegebenheiten durch die deutsche Wiedervereinigung und die EU-Osterweiterung werden durch eine weitere Nord-Süd-Verbindung neben A7, B4 und A14 nicht berücksichtigt.
31. Wenn uns als Laien schon so viele Planungsfehler auffallen, wie viele und wie schwer wiegende Planungsfehler gibt es dann wirklich? Was wird in Richtung Qualitätssicherung und Qualitätskontrolle der Planungsarbeiten unternommen? In den Planungsunterlagen haben wir zum Thema Qualitätsmanagement nichts gefunden.