

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

Inhaltsverzeichnis

1	Planerische Grundannahmen	3
1.1	Berechnung der Wirtschaftlichkeit	3
1.2	Prognose der verkehrlichen Belastung 2015.....	3
1.3	Prognose der verkehrlichen Wirkung.....	4
1.4	Raumordnerische Wirkung	4
2	Entwurf und Trassierung.....	4
3	Schutzgut Mensch	6
3.1	Belastungen durch Lärm.....	6
3.1.1	Isolierte Betrachtung der Auswirkungen der A 39	8
3.1.2	Unvollständige und falsche Anwendung rechtlicher und technischer Vorschriften	9
3.1.3	Fehler in Berechnung der Lärmemissionen	9
3.1.4	Fehlerhafte Gebäudezählung	9
3.1.5	Zusammenfassung Auswirkungen Lärm	10
3.2	Auswirkungen durch Schadstoffeinträge	11
3.3	Zerstörung des Wohnumfeldes.....	12
4	Schutzgut Pflanzen und Tiere.....	13
5	Schutzgut Boden.....	13
6	Schutzgut Wasser.....	13
7	Schutzgut Klima/Luft	14
8	Schutzgut Landschaft	15
9	Schutzgut Kultur- und Sachgüter.....	15
10	Zusammenfassung.....	15
11	Offen.....	15

1 Grundsätzliche Bemerkungen

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

Die Anbindung führt ohne verkehrliche Notwendigkeit Verkehr in das Stadtgebiet von Lüneburg herein und belastet hierdurch in unzumutbarer Weise die Bevölkerung in ihrer Lebensumwelt.

Durch den Bau A39 entsteht eine drastische Entwertung der Natur-, Freizeit- und Erholungslandschaft im Lüneburger Osten.

Die vorliegende Planung minimiert die negativen Auswirkungen nicht auf das unumgängliche Maß und führt keine Ausgleichsmaßnahmen auf, die die zerstörten und beeinträchtigten Funktionen kompensieren oder wiederherstellen können.

Die Einwendungen werden im Einzelnen wie folgt erhoben und begründet. Hilfsweise werden auch Punkte angesprochen, die bei einer eventuellen Realisierung des Projekts zu beachten sind. Anträge innerhalb der Einwendungen sind kursiv hervorgehoben.

Das erstmalig zum Einsatz kommende beschleunigte Verfahren lässt den Bürgern nicht genügend Zeit, sich mit den Planungsunterlagen auseinanderzusetzen. Die Stadt Lüneburg hat für ihre Stellungnahme eine Fristverlängerung bis zum 31.7. bekommen, die Bürger müssen ihre Einwendungen bis zum 23.5. abgegeben haben. Warum diese Ungerechtigkeit und warum überhaupt hier erstmalig das beschleunigte Verfahren?

2 Planerische Grundannahmen

2.1 Berechnung der Wirtschaftlichkeit

S. 94 – „der generelle Nachweis der Wirtschaftlichkeit ... ist hier nicht erforderlich, da er bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes durchgeführt worden ist“ – alle hierfür ermittelten Zahlen gilt es nach einigen Jahren zu überprüfen, da sich z.B. auch der Benzinpreis entwickelt. Natürlich könnte eine solche Prüfung ergeben, dass die Prognose falsch war. Dies sollte man aber in jedem Fall veranlassen, bevor man ein Bauprojekt dieser Größenordnung absegnet.

Seite 20 – eine wirtschaftliche Stärkung ist nicht allein durch den Bau einer Autobahn möglich – auch in verkehrsgünstig gelegenen Bereichen wandern Betriebe ab, wenn sie z.B. in einer anderen Region geringere Löhne zahlen müssen.

Eräuterungsbericht Kap. 2.2.2.5: Die Wirtschaftlichkeit der A39 ist durchaus nicht unstrittig. In den Verkehrsuntersuchungen Nord-Ost wird die A39 nicht empfohlen.

2.2 Prognose der verkehrlichen Belastung 2015

Seite 20 – die Prognosen für das Jahr 2015 sind anzuzweifeln, da unser Durchschnittsalter steigt (und ältere Menschen weniger Auto fahren). Außerdem wird das Aufbrauchen der fossilen Brennstoffe den Benzinpreis so sehr in die Höhe treiben, dass die Menschen weniger Auto fahren.

S.37 – hier wird wieder mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen argumentiert, dass sehr fraglich ist.

Erläuterungsbericht Kap. 2.2.2 und Unterlage 4: die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung entsprechen nicht dem Ergebnis der von staatlicher Seite in Auftrag gegebenen, einzigen wissenschaftlichen Untersuchungen zu diesem Thema, den Verkehrsuntersuchungen Nordost (VUNO)1995 und 2002. (Für genauere Untersuchungen fehlt die Zeit)

Erläuterungsbericht Kap. 2.2.2 und Unterlage 4: die Prognosen bezüglich der Entwicklung des Straßenverkehrs sind falsch, da wesentliche Faktoren, wie z.B. die Demographieentwicklung und die enorm ansteigenden Kraftstoffpreise nicht berücksichtigt wurden. (Für genauere Untersuchungen fehlt die Zeit)

2.3 Prognose der verkehrlichen Wirkung

Variante 503: keine Anschlussstelle Moorfeld, deshalb müsste der gesamte Verkehr von und nach Osten über die Erbstorfer Landstraße entweder über den Meisterweg und die Bleckeder Landstraße oder über die Bockelmannstraße über die neue Querspange durch die Goseburg oder Hamburger Straße zur Anschlussstelle Lüneburg-Nord.

U6, S. 44: In der Untersuchung der Korridorvarianten 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, um so mehr könnte die Autobahn Verkehr von der B4 aufnehmen und um so mehr könnte die B4 als Ausweichstrecke dienen. Ein vernünftiger Ausbau der B4 wäre laut Verkehrsuntersuchung Nordost (1995 und 2002) einer Autobahn vorzuziehen.

2.4 Raumordnerische Wirkung

3 Entwurf und Trassierung

S. 262 – hier wird erklärt, dass die Vorzugsvariante ...für die einzelnen Aspekte nicht den besten Wert erreicht... trotzdem aber als gut bis sehr gut wirksam eingestuft wird – das ist mathematischer Unsinn – tatsächlich erhalten zwei andere Varianten bessere Werte. Die Vorzugsvariante liegt nur auf Platz 3.

S. 38 ...die Trassenführung muss durch unser Stadtgebiet laufen – warum?

Seite 35 – es wurden mögliche Umweltauswirkungen einer zusätzlichen Variantenalternative südwestlich der Ostumgehung geprüft – es werden Bäume abgeholzt und man erwartet mehr Autos – was kann diese Prüfung schon ergeben?

Seite 32 – hier wird noch einmal...hervorgehoben, dass die konfliktärmeren Bereiche bereits ein Konfliktpotenzial aufweisen – die Frage bleibt warum sucht man dann nicht nach einer anderen Lösung?

Seite 21 – Zum Unfallschwerpunkt wird die Umgehung nur durch das Missachten von Verkehrsregeln (was noch zu prüfen ist – Anfrage bei der Polizei)

A39 Planungsanschluß V502, 503 und 504 setzen nicht an der A250 an, sondern an der B4 (Ostumgehung) Höhe Max Bahr.

Es fehlen ca. 2 km Planung A39 bis A250 Lüneburg Nord mit den Problemen Standstreifen, Ilmenaubrücke (keine vorgeschriebene Breite, kein Standstreifen, welche Gewichtsbelastung) dadurch erhöhte Kosten der Varianten. Kein Argument für sondern gegen die Vorzugsvariante

Radien neue A39 Lüneburg Holz bis Meisterweg ca. 900 m.

Abflachung V 503 unter 720m also sowieso Begrenzung auf 100 km/h in diesem Bereich, wie im Bereich der jetzigen Ostumgehung Moorfeld mit Radius 550m. Kein Argument für sondern gegen V 502

Prüfung V503 Ostumgehung Radiusvergrößerung nach außen ist nicht untersucht. Dadurch kein Abriss von Wohnhäusern in der Moorsiedlung notwendig. Kein Argument für sondern gegen V502

Zweck und Wirkung der Ostumgehung ist durch VV 502 und 503 gänzlich aufgehoben. Diese Ostumgehung zur Entlastung des Regionalverkehrs in Lüneburg hat Millionen gekostet die durch V502 und V503 außer Kraft und total nutzlos gesetzt würden. Die Stadt würde wieder im Verkehrschaos ersticken. Kein Argument für sondern gegen V502 und V 503

Nur mal angenommen, die A39 Vorzugsvariante wird gebaut, weil sie wegen des bis 2015 hochgerechneten Verkehrs notwendig sei.

Was ist wenn man sich verrechnet hat und 2020 so viel Verkehr ist das die A39 auf 6 Spuren ausgebaut werden müsste.

Suchen dann die Trassenplaner eine neue Autobahn?

Mitten durch Lüneburg wäre eine Erweiterung auf 6 Spuren gar nicht möglich.

Werden dann wie bei der Ostumgehung (vorr. Schließung) Steuergelder für den Mülleimer verbaut?
Kein Argument für sondern gegen V 502

Ein Kriterium zur Entscheidungsfindung für die 502-Variante ist der „vollständige Rückbau“ der B4 im Bereich der 503-Variante.

Dazu:

Die B4 ist in diesem Bereich nicht einfach nur eine Bundesstraße, sondern sie hat auch für den innerstädtischen Verkehr Lüneburgs die wesentliche Funktion einer Osttangente.
Nach einem Rückbau und damit dem Fehlen der Auffahrt-Möglichkeit an der Erbstorfer Landstrasse werden der westliche Abschnitt der Erbstorfer Landstrasse und die Adenauerstrasse mit dem zusätzlichem Ost-Süd- und Ost-Nord-Verkehr be-lastet beziehungsweise überlastet, welcher derzeit von der Osttangente kanalisiert wird. Diese Tatsache ist planerisch verges-sen oder unterdrückt worden.

Daraus resultiert:

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

Anmerkung:

Bei einer Realisierung des 502-Bogens als Autobahn wird der 503-Bogen mit Sicherheit für den innerstädtischen Verkehr erhalten bleiben, und damit ist der Untervariantenvergleich bezüglich der Schutzgüter Mensch-Wohnen und Mensch-Erholung für den östlichen Moorfeld-Bereich nur Makulatur.

Ein weiteres Kriterium zur Entscheidungsfindung für die 502-Variante ist die Problematik des Mindestkurvenradius der 503-Variante.

Dazu:

Die Planung der 503-Variante zeigt, dass nach dem Kriterium des Mindestkurvenradius´ in der Einmündung zur Moorfeld-Querung der Abriss von Wohngebäuden erforderlich ist.
Was die Planer aber zu untersuchen vergessen oder unterdrückt haben, ist die alternative Möglichkeit, die 503-Variante bereits westlich der Artlenburger Landstraße nördlicher zu verschwenken, um so den Mindestkurvenradius auch ohne Abriss von Häusern im Moorfeld zu erreichen. Diese nördliche Verschwenkung bedeutet natürlich den Eingriff in ein Gewerbegebiet. Aktuell gehört dazu die Tatsache, dass die Firma Max Bahr, die davon wesentlich betroffen wäre, ihren Standort neben der B4 bzw. „Vorzugsvariante“ aufgibt und dass insofern bereits ein wichtiges Grundstück planerisch „zum Nulltarif“ einbeziehbar ist

Daraus resultiert:

Die derzeitige 502-Variante ist grob fehlerhaft geplant. Sie hat es versäumt, die Alternativen Schutzgut-Wohnen und Schutzgut-Gewerbe zu erkennen und dann zwischen ihnen abzuwägen.

Anmerkung:

Im Erläuterungsbericht 3.3.3.1 A 39 wird mit dem Begriff Kurvenmindestradius insofern ein Eiertanz aufgeführt, als zuerst mühsam von 720 Meter auf 700 Meter herunterargumentiert wird, um dann mit der planerisch aus Lärmschutzgründen ohnehin auf 100 km/h reduzierten Geschwindigkeit auch die gesetzlichen 450 Meter als ausreichend anzusehen. Daraus ergibt sich die Frage: Warum wird die Variante 502 überhaupt geplant , wenn die bereits existierende B 4 als Variante 503 das Kurven-Kriterium der A 39 erfüllt?

Variante 503: der Kurvenradius ließe sich auch entschärfen, indem man weiter nach außen statt nach innen geht. Dann wären keine Wohnhäuser, sondern „nur“ das Lüner Holz betroffen, das dann nördlich der vorhandenen Ostumgehung erneut zerschnitten würde. Dann könnte man aber die bisherige Ostumgehung im Lüner Holz tatsächlich zurückbauen, im Gegensatz zu Variante 502.

Erläuterungsbericht S.38: „Als besondere Konfliktbereiche sind die Städte Lüneburg und Gifhorn hervorzuheben, da mögliche Trassenführungen der A 39 dort unmittelbar durch das Stadtgebiet führen müssen.“ Es gibt auch mögliche Trassenführungen um die Städte herum. Die Varianten durch Stadtgebiete hätten deshalb von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden müssen.

U1.1, Umweltverträglichkeitsstudie I, Karte 4: Der Bereich Lüne-Moorfeld wäre ein weiterer Konfliktpunkt, ebenso alles in Richtung Innenstadt. Variante 504 verläuft durch weniger konfliktreiches Gebiet als die Varianten 502 und 503. Die Konfliktpunkte 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.

U1.1, Kap. 3.4.1, S. 48: B4-Korridor: Der Ausbau der B4 zur Autobahn wird nur im südlich von Uelzen mit verfolgt. Die Möglichkeit des Ausbaus der B4 als leistungsfähige Bundesstraße wird ignoriert, dabei ist dies die von den von staatlicher Seite in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchungen Nordost (VUNO)1995 und 2002, den einzigen wissenschaftlichen Untersuchungen zu diesem Thema, vorgeschlagene Variante. Auf den Karten im Erläuterungsbericht ist die B4 zwischen Lüneburg und Uelzen als Bundesstraßen-Variante eingezeichnet, wird aber nicht als Alternative zur Autobahn untersucht. Eine Autoahn-Variante mit demselben Verlauf und Anschluss an das südliche Ende der Lüneburger Ostumgehung fehlt in den Betrachtungen.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003, Anhang Niedersachsen, Seite 118 ist die A39 als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag genannt, es wird auf Kap. 3.4.6.2 des Bundesverkehrswegeplans verwiesen. Dort steht unter anderem:“ Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“

Eine gewissenhafte Umsetzung dieser Forderung ist nicht erkennbar.

U1.1, Kap. 3.4.2, S. 51: Es 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. Bei den vielen Konfliktschwerpunkten am nördlichen Ende, im Westen und 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.

U1.2, Kap. 6.2.3: Die Auswahl der Gelenkpunkte für den Variantenvergleich ist anscheinend willkürlich festgelegt. GP1 kommt erst im Hauptvariantenvergleich an die Reihe, dabei hätte man vorher schon GP1-18, GP1-25 und GP1-36 vergleichen können. Bei einem dieser Vergleiche wäre als Vorzugsvariante möglicherweise eine Variante westlich von Lüneburg ermittelt worden.

U1.3, GP2-49, Kap. 2.1: Der Rückbau der Ostumgehung ist unmöglich, weil sie weiterhin für den innerstädtischen Verkehr, für die Aufnahme des Verkehrs von Osten nach Norden und umgekehrt, der sonst komplett über die Erbstorfer Landstraße und Bockelmannstraße fließen würde, und als Ausweichstrecke bei Unfällen oder sonstigen Sperrungen auf der A39 benötigt wird. Die Vorteile der Variante 502 gegenüber der Variante 503 gelten aber nur im Falle eines kompletten Rückbaus der Ostumgehung.

4 Schutzgut Mensch

4.1 Belastungen durch Lärm

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

zumutbare Einschränkung des persönlichen Wohlbefindens. Wir sind seinerzeit nicht zuletzt aufgrund des städtischen Lärmpegels von Hamburg nach Lüneburg umgezogen und würden durch eine Realisierung der „Vorzugsvariante“ vermutlich zu einer erneuten Verlagerung unseres Lebensmittelpunkts gezwungen. Dieses einhergehend mit großen sozialen, psychischen und nicht zuletzt auch finanziellen Belastungen. Infolge der zu erwartenden dauerhaften extremen Lärmemissionen in unmittelbarer Nähe unserer Wohnungen bzw. unseres Lebensbereichs befürchten wir gravierende Beeinträchtigungen unserer Gesundheit, der Wohnqualität und unseres sozialen Umfelds.

2. Das Gutachten zur schalltechnischen Untersuchung und auch die Umweltverträglichkeitsstudie legen bei ihren Berechnungen zukünftiger Lärmbelastungen im Bereich der „Vorzugsvariante“ für den Bereich Lüne-Moorfeld die Immissionsgrenzwerte nach §2 der 16.BImSchV zu Grunde (59 dB(A) Tag / 49 dB(A) Nacht). Keine Berücksichtigung bei der Bewertung finden die deutlich differenzierteren Orientierungswerte der DIN 18005 mit der Begründung, dass es sich hierbei „lediglich“ um Orientierungswerte handelt. (Anmerkung: der Inhalt der DIN Normen entspricht jedoch im allgemeinen dem Begriff „Stand der Technik“ in der deutschen Rechtsprechung). 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.

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

Die Belastung durch Lärm ist mit Sicherheit eine der größten und für die menschliche Wahrnehmung negativsten Folgen des Autobahnbaus in den dicht besiedelten Bereichen im Lüneburger Stadtgebiet. Ich fordere auch die Stadt Lüneburg dazu auf, aus städtebaulicher Sicht für den weiteren Planungsprozess für die A39 die Berücksichtigung und Einhaltung der Lärmgrenzwerte aus der DIN 18005 für alle der Trasse benachbarten Bereiche zu verlangen.

Das schalltechnische Gutachten geht von einer Berücksichtigung aller bewohnten Gebäude im Nahbereich der „Vorzugstrasse“, sowie von der Realisierung von bis zu 6 m hohen Lärmschutzwänden aus. Hierzu folgende Anmerkungen:

- Das Gutachten berücksichtigt hinter dem Einkaufszentrum „Löwecenter (ehem. Pumpenfabrik Löwe) 40 Reihenhäuser und ein Einzelhaus. Dieses entspricht nicht den aktuellen Gegebenheiten und nicht denen der nächsten Monate. Zusätzliche zu den genannten Wohneinheiten müssen berücksichtigt werden: 9 Einzelhäuser (3 bewohnt, eins ab Juni bewohnt, 2 in Bauvorbereitung, 3 Bauplätze zum Verkauf), und 27 Reihenhäuser (12 bewohnt und 15 im Bau, noch in 2006 bezogen). Dieses bedeutet mehr als 100 zusätzliche und nicht in der Bewertung berücksichtigte Bewohner!

- Wie in dem entsprechenden Kartenausschnitt deutlich zu sehen, verläuft die Trasse südlich des Löwecenters mit 21-22 m über NN deutlich tiefer als die Häuser der Neubausiedlung (ca. 28 m über NN). Für diesem Bereich kann und muss man m.E. den Lärmschutz aus der Berechnung und Bewertung ausklammern, da er aufgrund der Topographie nichts nützen kann!).

- Sowohl das schalltechnische Gutachten als auch die UVS (Variantenvergleich) gehen von einem Rückbau der bisherigen Schnellstrasse zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Stadtkoppel aus und ermitteln hieraus eine Minderverlärnung des Bereichs Lüne-Moorfeld. Die bei diesem (theoretischen) Szenario entstehende Mehrbelastung der Erbstorfer Landstrasse, allein durch den Wegfall der Anschlussstelle Ebensberg, wird in keiner Weise berücksichtigt.

- In keiner der Lärmkarten wurde die zusätzlich entstehende Verlärnung im Bereich der neuen Anschlussstelle Adendorf berücksichtigt. Auch der durch die Anschlussstelle zusätzlich entstehende Verbrauch an Wald und Freizeitfläche (Lüner Holz) fließt nicht in den Variantenvergleich ein.

Ich fordere die Stadt Lüneburg außerdem auf, im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens in Sachen A39 ihrer Verpflichtung zu einer Lärminderungsplanung nach § 47a des Bundesim-

missionsschutzgesetzes 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 ein-deutig sein.

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.

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

4.1.1 Isolierte Betrachtung der Auswirkungen der A 39

Das Lärmschutzgutachten betrachtet nur die von der geplanten Autobahn ausgehenden Emissionen (siehe Seite 8, Schalltechnische Untersuchung). Dies ist ein grober methodischer Fehler.

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

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

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

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

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

4.1.2 Unvollständige und falsche Anwendung rechtlicher und technischer Vorschriften

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

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

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

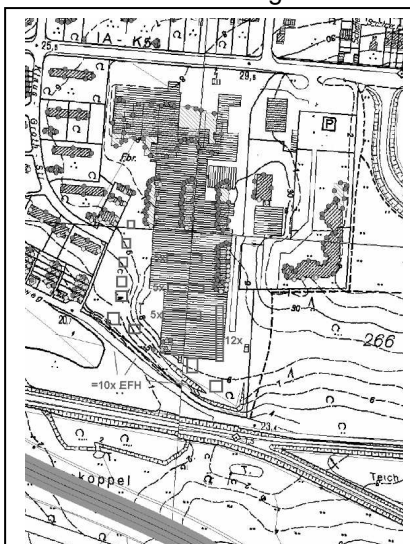
Ein weiterer grober methodischer Fehler sind die falsch angewandten Stufen der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau). Es ist loblich, dass das Gutachten auch die sehr viel strengeren Richtwerte der DIN 18005 heranzieht. Im vorliegenden Gutachten hat diese Betrachtung leider nur kosmetischen Charakter, da die Zuordnung der Schutzstufen den Flächennutzungsplänen entnommen wurde. Da funktional insbesondere der Bereich Lüne-Moorfeld nicht als „Allgemeines Wohngebiet“ sondern als „Reines Wohngebiet“ einzustufen ist, müssten im Rahmen des Gutachtens auch die strengeren Schutzstufen Anwendung finden.

4.1.3 Fehler in Berechnung der Lärmemissionen

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

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

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



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

4.1.4 Fehlerhafte Gebäudezählung

Als weiterer Fehler ist anzumerken, dass die Gebäudezählung nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmt (siehe Karte). Im Bereich des Löwe-Centers werden

9 Einzelhäuser (3 bezogen, eins im Juni bezogen, 2 in Bauvorbereitung, 3 Bauplätze zum Verkauf), und
27 Reihenhäuser (12 bezogen, 15 im Bau, in 2006 bezogen)
nicht bei der Gebäudezählung berücksichtigt (rot gekennzeichnete Häuser). Das Bauvorhaben der Fa. Schulte Bauregie an der Erbstorfer Landstraße in Höhe der Bahnlinie Lübeck – Lüneburg wird ebenfalls nicht eingerechnet.

Lage Autobahn in Senke / Adank Häuser -> fehlt

4.1.5 Zusammenfassung Auswirkungen Lärm

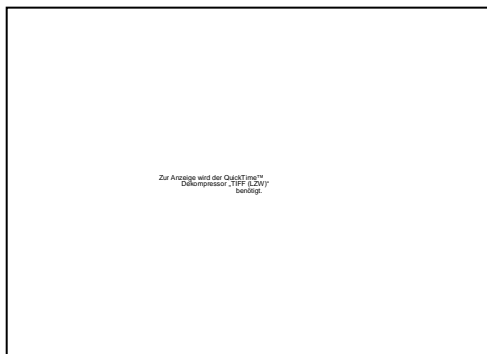
Abschließend ist festzustellen, dass die vorliegende schalltechnische Untersuchung aufgrund der mangelhaften Ausführung keine objektive Bewertung der untersuchten Varianten zulässt.

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

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

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

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



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

Es ist für uns somit nicht hinnehmbar, dass aufgrund der A 39 die Bildungschancen unserer Kinder verschlechtern.

Gesundheitsgefährdungen durch langandauernde Belastung mit Verkehrslärm werden auch in der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts schon ab einem Maß von 30 dB(A) "am Ohr des Schläfers"

anerkannt. Wie eingangs geschrieben, können diese Bedingungen bei gekippten Fenstern noch erreicht werden, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) liegen. Trotz der geplanten bis zu 6 Meter hohen Lärmschutzwälle wird dieser Grenzwert bei gelegentlich "gekippt" geöffneten Fenster in den zur Autobahn gewandten Räumen überschritten werden.

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

Erholungsnutzung unserer Hausgärten und Nutzung der Gebiete für Spaziergänge wird somit entwertet.

Aus den oben beschriebenen Ausführungen lehnen wir beide Varianten als ungeeignet ab.

4.2 Auswirkungen durch Schadstoffeinträge

S. 15 – Als Problem der B4 werden die hohen Immissionsbelastungen in den betroffenen Siedlungsbereichen genannt.

- dieses Problem bleibt in Teilen bestehen, da die A39 durch die Stadt geführt werden soll

Gesundheitsgefährdende Feinstaubbelastung der A39 ist akut vorhanden, ist aber im Raumordnungsverfahren nicht untersucht worden. Durch die Stadt durchschneidende Trasse V502 und V503 gehört dieses zur 1. Priorität Mensch.

Die Naherholungsgebiete Lüne Holz, Klosterforst, Forst Vier Bäume und Kleingartenkolonie der Eisenbahner filtern den jetzt schon vorhandene Luftverschmutzung der reichlich vorhandenen Verkehrsachsen. Die A39 V502 zerschneidet und verkleinert diese Filterräume und belastet Lüne – Moorfeld drastisch mehr. Kein Argument für sondern gegen V502

Die Stadt Lüneburg liegt Topographisch in einer Senke bedingt durch das Urstromtal der Ilmenau durch den Geestrücken in das Urstromtal der Elbe. Feinstaub und Smog legt sich wie eine Glocke über die Stadt und gefährdet ihre Einwohner. Hier gab es in vergangenen Jahren schon eine Untersuchung wegen aufgetretenen Pseudo-Krupp Fällen bei Kindern. Auch wurde eine Bewerbung zum Bad Lüneburg aus Luftverunreinigungsgründen abgelehnt. Wie kann aus diesen Erkenntnissen der Vergangenheit eine Planung durch das Stadtgebiet gerechtfertigt werden, es sei denn Menschen zählen nichts. Kein Argument für sondern gegen V502 und V 503

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

Die diese Aussage stützende Prognose in U1.2, Tab. 6.1-3, S. 19 darf zumindest im Bereich Lüneburg angezweifelt werden, da die Schadstoffe wegen der geschützten Lage nicht so gut abziehen können wie auf dem Lande. Schadstoffe könnten sich in einer Glocke über der Stadt ansammeln.

U1.1, Kap. 4.1.3, S.57 nennt folgende die Luftschadstoffbelastung betreffende Vorschriften:

- ~ Niedersächsisches Naturschutzgesetz
- ~ Bundesimmissionsschutzgesetz
- ~ Bundesimmissionsschutzverordnung
- ~ DIN 18005 (Orientierungswerte im Hinblick auf den Abwägungsbelang des § 50 BImSchG „Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität“)
- ~ Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994
- ~ MLuS-2002 (Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen)

Bei einer solchen Anzahl von Vorschriften ist es schwer vorstellbar, dass ausgerechnet beim Bau einer Autobahn die Schadstoffimmissionen nicht genauer betrachtet werden müssen.

Eine Bewerbung Lüneburg als Luftkurort ist gescheitert. Obwohl hier wohl strengere Grenzwerte gelten zeigt das, dass wir vorbelastet sind.

Bereits heute werden Feinstaub-Grenzwerte in vielen deutschen Städten überschritten. Um dem entgegenzusteuern sind auch Fahrverbote im Gespräch. Das zeigt die Sensibilität dieses aus den Betrachtungen ausgeschlossenen Themas. In der Vergangenheit wurden immer wieder verschiedene Grenzwerte angehoben, weil sie sich, auch aufgrund politisch gewollter Fehlentwicklungen nicht mehr einhalten ließen.

Bereits vorhandene Schadstoffbelastungen und durch die Autobahn induzierte zusätzliche Schadstoffbelastungen auf den Zubringerstraßen werden in den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt. (U1.1, Kap. 4.1.6, S. 63 verspricht die Berücksichtigung von Vorbelastungen, ich habe aber dazu ansonsten nichts gefunden.)

4.3 Zerstörung des Wohnumfeldes

Seite 5 „dies gilt im Besonderen für das Stadtgebiet von Uelzen...und auf dem Stadtgebiet von Uelzen.“ Sicher ist dies ein weiterer Tippfehler, der zeigt, wie hastig diese Studie nicht nur erstellt, sondern auch gelesen wurde.

S. 264 – es wurde eine Achse gewählt, die zum Schutz der Wohnbebauung ... einen möglichst großen Abstand zu vorhandener und geplanter Wohnbebauung ...aufweist. Dies ist in keinem Fall gelungen. Schon jetzt sind Häuser auf den Karten verschwunden, da der Lärmschutzwall durch die dazugehörigen Gärten führte. Bisher wurden die Besitzer nicht offiziell informiert.

Seite 32 – mittlere Raumwiderstände werden ausgeblendet – Mit welchem Recht?

Seite 32 – die Auswirkung auf bestimmte Schutzgüter wurde geprüft – das Kloster Lüne vermissen wir hier

Seite 33 - ...Siedlungsbereiche wurden in erster Priorität von den Trassenführungen gemieden... das merken wir nicht

S.18/ Zeile 4 – von einem möglichst großen Abstand zu vorhandenen Häusern kann nicht die Rede sein.

S. 71 – hier vermissen wir das Kloster Lüne

Seite 29 – Waldbereichen kommt eine besondere Bedeutung für die Erholung zu – Dies gilt doch auch für unseren Wald. Wenn ...der Identifizierung von konfliktärmeren Bereichen eine hohe Bedeutung zukommt (hier versteckt sich ein Grammatikfehler, ein Zeichen dafür, wie sorgfältig diese Arbeit erstellt wurde), bleibt die Frage, warum kein solcher gefunden wurde.

Die Erbstorfer Landstraße, der Wald Vier Bäume und der Klosterforst sind Schulwege der Grundschule Lüne (und des Kindergartens). Sie ermöglichen jetzt noch den Kindern sicher zur Schule und wieder nach Hause zu kommen. Die A39 V502 würde diese bestehenden Wege brutal durchkreuzen und die Grundschulkinder könnten nur noch mit geschulten Sicherheitskräften sicher zur Schule und nach Hause gebracht werden, weil soviel Verkehr von allen Seiten die Aufmerksamkeit der jüngsten Schüler übersteigt und Unfälle vorprogrammiert sind. Kein Argument für sondern gegen V502

3. Meine Frau und ich bewirtschaften seit inzwischen 6 Jahren einen Kleingarten in der Kolonie „Teichkoppel“ nur wenige Minuten Fußweg entfernt von unserer Wohnung. Dieser Kleingarten ermöglicht uns den Anbau und Genuss von giftfreiem (biologisch angebauten) Gemüse und Obst über einen großen Teil des Sommerhalbjahres. Er hat außerdem einen hohen Erholungswert für uns in der relativ knapp bemessenen Freizeit. Dieser Kleingarten ist in den vergangenen Jahren für uns eine stetige Quelle von Freude und Engagement gewesen und ist fester und wichtiger Bestandteil unseres „Lüneburger Lebens“. Dasselbe trifft auf unsere über 100 Garten-nachbarn zu, die ihre Parzellen zum Teil bereits mehr als 40 Jahre lang bearbeiten.

Die Gartenkolonie „Teichkoppel“ würde durch die Realisierung der „Vorzugsvariante“ regelrecht ausradiert. Die Lebensqualität für uns und alle anderen Pächter erleidet hierdurch einen Schaden, der einer gewaltsamen Enteignung und Zerstörung eines wesentlichen Lebens- und Wohlfühlbereichs gleichkommt. Lüneburg als Lebensumfeld wird für uns allein durch die willkürliche Zerstörung unseres Gartens unattraktiv und schmerzhaft.

Der Wert der Kolonie „Teichkoppel“ als innerstädtisches Erholungsgebiet wird im Hauptvariantenvergleich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie übrigens mit keinem Wort erwähnt.

U1.1, Umweltverträglichkeitsstudie I, Karte 1: Lüner Holz ist nicht als Erholungsgebiet gekennzeichnet, wohl aber der Wald zwischen Theodor-Körner-Kaserne, Moorfeld und Ebensberg. In Wirklichkeit wird das Lüner Holz ebenso als Naherholungsgebiet genutzt. -> Lüner Holz ist laut Regionalem Raumordnungsprogramm Landkreis LG – als Vorsorgegebiet für Natur- und Landschaft mit Vorranggebiet für ruhige Erholung gekennzeichnet – dies fehlt in der UVS

Der sich daraus ergebene höhere Raumwiderstand könnte bei Variantenvergleichen ausschlaggebend sein. Abgesehen davon sollte durch Gebiete mit solch hohem Raumwiderstand

keine Autobahn geplant werden. Die Varianten 502, 503 und 504 verlaufen komplett über Gebiete mit hohem Raumwiderstand, die Variante 502 im Bereich Schlieffenpark sogar durch Gebiet mit sehr hohem Raumwiderstand.

U1.1, Kap. 4.1.2.1, S. 54: Die Erfassung der Schutzgüter erfolgt nach Flächen. Für das Schutzgut Mensch, Teilschutzgut Wohnen bedeutet dies, es werden Wohngebiete (Wohnbauflächen) erfasst, und unabhängig von der Siedlungsdichte gleichstark gewichtet. Das heißt, es wird nicht erfasst, wie viele Menschen tatsächlich betroffen sind. Für das dicht besiedelte Stadtgebiet 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 gewertet worden wäre.

Nur im Variantenvergleich GP2-5 (Varianten 502 und 503) wurde eine Gebäudezählung durchgeführt, es wurden aber nur die Gebäude gezählt, bei denen eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte prognostiziert wurde. Von den Nachteilen einer nahen Autobahn sind aber weit mehr Anwohner betroffen.

U1.1, Anhang 1: 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 auf dieser Ebene nicht erkennbar, erst im Variantenvergleich erfolgt eine dreistufige Gewichtung. Trotz dieser nachgelagerten Gewichtung wurde eine Vorzugsvariante mitten durch Lüneburg ermittelt, schon allein diese Tatsache lässt auf Fehlbewertungen oder grundsätzliche Schwächen der Methodik schließen.

U1.3, GP2-49, Kap. 2.1, S. 5 unten, S.6 oben: Die Feststellung, Lärmschutzwälle im Teilabschnitt 504 seien eine visuelle Beeinträchtigung, im Teilabschnitt 502 jedoch weniger auffällig. Dies ist nicht nachvollziehbar.

5 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Durch Grundwasserabsenkung Trockenlegung von wasserabhängigen Biotopen -> nicht untersucht

Lüner Holz ist laut Regionalem Raumordnungsprogramm Landkreis LG – als Vorsorgegebiet für Natur- und Landschaft gekennzeichnet – dies fehlt in der UVS

6 Schutzgut Boden

7 Schutzgut Wasser

Einschnitt 7 m in den Grund der A39 V 502 vom Lüner Holz bis Eisenbahnkleingärten und Meisterweg bringt für die Siedlung Lüne-Moorfeld, Meisterweg und ehemals Pumpenlöwe ein Grundwasserproblem. (Das Grundwasser Erbstorfer Landstraße 4 steht im April bei 0,8 m unter Grund). Das ganze Gebiet wird über die Achse Tarzanteich (an der Ostumgehung), Meisterwegteich und Klosterteich mit dem Klosterbach sowie aller rechts und links abfallender Geripplinien in die Ilmenau entwässert. (Top Karte vorhanden) Höhendifferenz im Querprofil rechts und links bei 200 m ca. bis 5 Höhenmeter und auf der Achse im Längsprofil auf 2000 m ca. 25 Höhenmeter. Die fast gleiche Achse soll die Trasse der A39 VV502 erhalten in 7m Tiefe. Können Senkungsschäden an den Wohnhäusern da ausgeschlossen werden? Wald der das Grundwasser mit reguliert wird abgeholzt. Kein Argument für sondern gegen V502

1. Es ist auffällig, dass hydrogeologischer Sachverstand im Rahmen der Voruntersuchungen (Umweltverträglichkeitsuntersuchung) anscheinend nicht gefragt war. Bei der Betrachtung von Wasserschutzgebieten und potentiellen Schadstoffeinträgen in das Grundwasser werden lediglich „Durchschneidungslängen“ betrachtet, die tatsächlichen geologisch/hydrogeologischen Un-

tergrundverhältnisse und ohne weiteres erfassbare Parameter wie Durchlässigkeiten und Grundwasserfließrichtungen bleiben völlig unberücksichtigt. Bei der Betrachtung der Auswirkungen von Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels in Gebieten mit hohen Grundwasserständen im Bereich der „Vorzugsvariante“ ziehen sich die Gutachter auf eine „qualitative Gefährdungsabschätzung“ zurück, da ihres Erachtens nicht genügend detaillierte Daten für eine qualitative Analyse vorliegen. Diese „qualitative Gefährdungsabschätzung“ beinhaltet außer sehr allgemeinen Aussagen wie „Veränderungen des Bodenwasserhaushalts“ und „dauerhafte Veränderungen der Naturhaushaltsfunktionen“ keinerlei verwertbare Grundlagen. Die einzigen möglichen Auswirkungen, die durch das Gutachterteam erkannt bzw. genannt werden, sind mögliche Veränderungen der Vegetation und eine mögliche Entwässerung von Mooregebieten.

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

- der Flurabstand (Grundwasserstand zur Oberfläche) im Bereich nördlich und auch südlich der Erbstorfer Landstraße beträgt häufig zwischen 1 und 1,5 m. Schon der Name des Stadtteils „Moorfeld“ sollte den Gutachtern zu denken gegeben haben. Die Grundwasserfließrichtung, regional gen Nord bis Nordwest in Richtung Ilmenau/Elbe gerichtet wurde bereits durch den Bau der vorhandenen Schnellstraße (B4) und anderer Bauwerke verändert und ist bei sehr geringem Grundwassergefälle lokal kaum eindeutig zu definieren.

- Eine Anzahl von Gebäuden in der Siedlung Moorfeld hat Probleme mit hohen Grundwasserständen im Kellerbereich. Laut Aussage der Anwohner, die bereits vor dem Bau der Schnellstraße in diesem Bereich wohnen, treten diese Schäden erst seit dem Bau der Straße auf. Sie stellen damit eine Folge von Aufstaumechanismen durch den in den Untergrund einschneidenden Straßenkörper dar. Der Einbau eines weiteren, stauenden Straßenkörpers im Bereich Erbstorfer Landstraße und südlich davon würde für den Bereich zwischen alter und neuer Trasse zu einer regelrechten „Poldersituation“ im Grundwasser führen und stellt zumindest potentiell eine Gefährdung des gesamten Gebäudebestands (mehr als 100 Ein-, Mehrfamilien- und Reihenhäuser dar. Dieses wurde in den bisherigen Untersuchungen weder betrachtet noch bewertet.

- Der Untergrund im Bereich der „Vorzugsvariante“ im Raum Lüne-Moorfeld weist neben sandigen und schluffigen Lagen auch organischere, torfige Bereiche auf, die besonders anfällig für Setzungserscheinungen bei sich verändernden Grundwasserverhältnissen sind. Es ist in diesem Bereich durch temporäre Grundwasserabsenkungen im Rahmen von lokalen Baumaßnahmen (Wasserhaltung) bereits zu Schäden (Rissbildungen) an bestehender umliegender Bausubstanz gekommen. Inzwischen werden im Vorfeld solcher Baumaßnahmen so genannte Beweissicherungen an der benachbarten Bausubstanz empfohlen. Auch die Bahn besteht zum Schutz der Trasse Lüneburg-Lübeck darauf, dass die Auswirkungen von temporären Absenkungen auf Bereiche deutlich außerhalb des Bahndamms beschränkt bleiben.

Eine Realisierung der abgesenkten „Vorzugsvariante“ im Raum Lüne-Moorfeld würde weit reichende und lang anhaltende Grundwasserabsenkungen im Trassenbereich erforderlich machen. Der Umfang der hierdurch bereits während der Bauphase entstehenden Setzungsschäden und des daraus resultierenden Sanierungsbedarfs, sowohl an öffentlichen (Kloster Lüne, Schule und Kindergarten, Lüner Kirche etc.) und privaten Gebäuden, als auch am Bahndamm und ggf. an den Anlagen des Klärwerks wurde in den bisherigen Untersuchungen ebenfalls weder betrachtet noch bewertet.

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

8 Schutzgut Klima/Luft

Versiegelung Keula-Hütte, Lüner Rennbahn, Loewe-Center, Schliefenpark (geplant)
Bodenversiegelung -> Erhöhung der Temperatur -> Grünflächen wichtig für klimatischen Ausgleich – geplante Trassierung verschlechtert Frischluftzufuhr.

9 Schutzgut Landschaft

10 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

11 Zusammenfassung

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

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

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

In dem Bewusstsein, das zumindest der letzte Abschnitt auch von einer gewissen Bitterkeit im Hinblick auf die derzeitige Entwicklung zum Thema A39 zeugt, erhebe ich aus den vorgenannten und zahlreichen anderen Gründen auf das schärfste Einwendung gegen weitere Planungen auf der Grundlage der so genannten „Vorzugsvariante“. Ich werde mich weiteren Planungen mit allen mir zur Verfügung stehenden Mitteln friedlich aber vehement in den Weg stellen. Ich behalte mir in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung, die Geltendmachung von Schadensersatz sowie das Einbringen weiterer Einwände vor.

12 Offen

S.36 – Warum werden keine weiteren schutzgutbezogenen Bestandsdaten erhoben?

S.36 – Aufgrund des zur Zeit der Forderung bereits fortgeschrittenen Planungsstandes wird nicht der gesamte Untersuchungsrahmen abgearbeitet – es muss also schnell gehen, daher wird nicht gründlich gearbeitet. Wenn man überlegt, wie viel Geld hier ausgegeben werden soll, muss man eine gründliche Untersuchung weiterer Alternativen fordern.

Seite 29 – wenn ...zumeist mit digitalen Daten ... gearbeitet wurde, ist nicht überraschend, dass viele Dinge übersehen wurden, die bei einem Ortstermin sicher aufgefallen wären.