

Gestaltungsdialog – Lüneburger Deckel am 9. Oktober 2021

Anmeldung möglich bis 30. September 2021

Anmeldung von Volker Constien

Gute Idee, die Bürger "mitzunehmen", bisher fühlte ich mich nämlich überhaupt nicht "mitgenommen".

- 2003/2004: Verschleierung des NKV durch Kopplung mit anderen Projekten zur einer von der Verkehrsuntersuchung Nordost nicht empfohlenen "Hosenträgerlösung"

- 2006: Bürgerbeteiligung im ROV hatte kaum Einfluss auf die Planung, willkürliche Anpassung der Vergleichskriterien (Verkleinerung des notwendigen Mindestradius von Kurven, Absenkung der Höchstgeschwindigkeit, Unterschreitung der Mindestabstände zwischen Anschlussstellen), so dass bei einem zweiten Variantenvergleich im Bereich Lüneburg eine andere Variante "gewann".

- eine Möglichkeit, Fehler im Raumordnungsverfahren juristisch prüfen zu lassen, besteht erst nach Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens

- Bis heute nicht aufgearbeitete mangelhafte Abarbeitung des im BVWP 2003 vorgeschriebenen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags, der ausdrücklich auch die Prüfung "kleinerer" Alternativen wie dem 2+1-Ausbau der B4 beinhaltet hätte, auch wenn die 2+1-Lösung weniger Verkehr aufnehmen kann. Bereits nach damaligen Bewertungsmaßstäben war deutlich, dass eine B4 mit 2+1 insbesondere südlich von Uelzen völlig ausreichend wäre.

- sogenannte Bürgerbeteiligung beim BVWP 2030, danach Verabschiedung des praktisch unveränderten Referentenentwurfs

- Bedarfsbegründung "gesetzlich festgestellter Bedarf", also Verweis auf der BVWP, weil (prognostizierte) Verkehrszahlen insbesondere südlich von Uelzen zu niedrig sind, um eine Autobahn zu rechtfertigen

- Prognosen nach dem System "weiter so", also ausgehend von einem beständigen Verkehrswachstum, ohne Berücksichtigung der Realität (dass die Verkehrszahlen älterer Verkehrsprognosen nicht eingetreten sind) und politischer Ziele (Mobilitätswende, verkehrsträgerübergreifende Konzepte, regionale Wirtschaft, Reduzierung von privatem Individualverkehr)

- Einwendungen im Planfeststellungsverfahren im Lüneburger Abschnitt 1 wurden bisher nicht zufriedenstellend erörtert. Eine weitere Möglichkeit einer schriftlichen Eingabe ist kein adäquater Ersatz für einen Erörterungstermin. Auf die in der Online-Konsultation eingereichten Stellungnahmen gab es erst nach einem Jahr eine Reaktion, jedoch ohne weitere vorgesehene Antwort-Möglichkeit.

Nun sollen die Bürger bei der Gestaltung des Deckels beteiligt werden, bevor alle anderen Versäumnisse abgearbeitet sind. Die Gestaltung des Deckels sollte als kleinster und unwichtigster Planungsschritt erst ganz am Ende der Planungen erfolgen, gerade wurde eine Neuauslegung mehrerer Planungsunterlagen angekündigt, auch bezüglich der Richtlinien für Lärmschutz von 2019, die erst vor einem halben Jahr die uralten Richtlinien von 1990 abgelöst haben. Guter Lärmschutz sei den direkt betroffenen Anwohnern gegönnt, aber soll hier suggeriert werden, lokaler Lärmschutz (ohne Autobahn gibt es keinen Deckel) sei es Wert, riesige Flächen südlich von Lüneburg durch eine neue Autobahn zuzubetonieren?

Glücklicherweise konnten wir die A39-Planung durch effektive Bürgerbeteiligung bis in diese Zeit des Umdenkens verzögern. Durch das Klimaschutz-Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom März 2021 erscheinen mir die Ausbaugesetze derart rechtlich angreifbar, dass eine Fortführung der Planungsarbeiten nochmal weniger verantwortbar ist als bereits vorher.

Völlig unabhängig von diesem Deckel-Gestaltungsdialog: Anscheinend haben noch nicht alle mitbekommen, dass wir eine Klimakatastrophe haben, die uns vor heute noch unabsehbare Herausforderungen stellen wird. Der Neubau von Autobahnen in einem Land mit einem der weltweit dichtesten Straßennetze ist hier völlig kontraproduktiv und unangebracht. Ihn zu unterlassen bewahrt große Flächen vor einer Versiegelung und die gesparten Kosten wären sinnvoller in Maßnahmen angelegt, die dem Klimawandel entgegenwirken, statt ihn noch zu befeuern.

Würden alle durch das Stoppen von Autobahn-Neubauprojekten gesparten Kosten und Folgekosten in Maßnahmen für eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende investiert, würden selbst die bisherigen Autobahn-Lobbyverbände keine weiteren Autobahnen fordern.

Für eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende haben Anfang Juni in ganz Deutschland tausende demonstriert, 600 Menschen in Lüneburg auf der Ostumgehung. Die nächsten bundesweiten Aktionstage für eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende finden vom 8. bis 10. Oktober statt (<https://wald-statt-asphalt.net/mobilitaetswendejetzt/>). Auch in Lüneburg gibt es am 10. Oktober als Beitrag zu dieser Aktion wieder eine Fahrraddemo (<https://t.me/s/KeineA39>). Alle, auch Autobahn-Planende, sind herzlich eingeladen, (wieder) dabei zu sein.