

Aktion Lebensberg e.V.  
Stefan Kuhlmann  
Am Ziegeleiteich 42  
(04131) 407251  
21337 Lüneburg

Bemerkungen zu den Unterlagen zur Antragskonferenz A 39 in Uelzen am 20. Februar 2004

Lüneburg, den 18.02.04

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem die Antragsunterlagen für die Antragskonferenz in Uelzen am 20. Februar 2004 nun öffentlich vorliegen, hatte unser Verein die Gelegenheit, Einsicht in diese Unterlagen zu nehmen.

Als Ergebnis möchten wir Ihnen dieses Papier übersenden. Wir bitten Sie hiermit um Kenntnisnahme unserer Anmerkungen und Kritikpunkte. Bitte weisen Sie auf der Antragskonferenz auf die genannten Defizite hin und setzen Sie sich im Sinne der Region für die Interessen der hier lebenden Bevölkerung ein.

Unserer Ansicht nach kann das nur bedeuten, die A 39 als Ganzes zu verhindern und stattdessen – unabhängig eines von Seiten der Verwaltung aufgebauten Zeitdrucks – auf politischer Ebene ein vom Konsens getragenes Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung der Region Lüneburg-Wolfsburg auszuarbeiten.

Im Übrigen wurde von Herrn Althusmann bei der gestrigen öffentlichen Fraktionssitzung der CDU-Stadtratsfraktion darauf hingewiesen, dass der Autobahnkilometer für die A39 mit 6 Mio Euro kalkuliert würde. Bei einer Länge von 130 Kilometern belaufen sich die Gesamtkosten des Projektes demnach auf 780 Mio Euro. So werden die bisher genannten Kosten des Projektes von zuerst 437 Mio Euro über 540 Mio Euro nun offenbar langsam an das tatsächliche Niveau herangeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Kuhlmann  
*Vorstandsmitglied Aktion Lebensberg e.V.*

Peter Weerda  
*Sprecher des Vorstands Aktion Lebensberg e.V.*

1. Es wird darauf verwiesen, dass erst mit Novellierung des Bundesfernstraßenänderungsgesetzes im Sommer eine verbindliche Gesetzeslage zur Planung geschaffen wird. Die A 39 ist demnach noch nicht unabkehrbar [S. 5, 1. Absatz].

Nach den vielen Veranstaltungen in den vergangenen Wochen hat sich für uns der Eindruck ergeben, dass diese Autobahn von der überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung definitiv nicht gewollt ist. Tragen Sie dieser Einstellung bitte in Ihren weiteren Gesprächen Rechnung.

---

---

2. In Kapitel 2.1 wird auf die Ziele der Planung eingegangen. Der Fokus ist ausschließlich auf die Errichtung einer Autobahn ausgerichtet. Ob diese Ziele auch mit einem Ausbau der Bundesstraßen weitgehend erreicht werden könnten, wird nicht erwähnt.
- 
- 

3. Auf Seite 4, Absatz 2 wird die VUNO 95 zitiert. Die Studie wird aber nicht in den Quellenangaben erwähnt, weshalb man davon ausgehen muss, dass die Autoren die VUNO selbst nicht vorliegen hatten, sondern nur aus anderer Dokumentation zitiert haben. Dieses wäre ein grob fahrlässiger Fehler bei der Planungsvorbereitung.
- 
- 

4. Seite 4, Absatz 4, zitiert aus der VUNO:

*“...hat zum Ergebnis ... geführt, wonach das Untersuchungsgebiet durch ergänzende leistungsfähige Fernstraßen erschlossen und an das Autobahnssystem Deutschlands angebunden werden sollte. [...] Schaffung leistungsfähiger Fernstraßen zwischen Lüneburg und Osterburg, Wolfsburg und Salzwedel, Osterburg und Wittstock.”*

Dieser Verweis ist nachweislich **falsch**. In der VUNO 95 steht etwas ganz anderes [VUNO, Kapitel 8]:

*“Aus der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung NORDOST ergibt sich folgendes Resümee: Die Ergebnisse weisen über alle Fachbereiche übereinstimmend aus, daß die im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als weiterer Bedarf ausgewiesene Ergänzung des Autobahnnetzes um die A 14 und A 39 (Netzfall X) die im Untersuchungsraum vorhandenen Defizite nur teilweise zu beheben vermag und darüber hinaus mit gravierenden ökologischen Risiken verbunden ist. Aus den Untersuchungen haben sich statt dessen folgende Ergänzungen des Fernstraßennetzes als sinnvoll und weniger beeinträchtigend herausgestellt (siehe Bild 8-1):• Autobahn von Ludwigslust über Stendal bis Magdeburg*

- **Zügig geführte Bundesstraßen**
    - von Lüneburg über Salzwedel bis Osterburg
    - von Wolfsburg bis Salzwedel
    - von Osterburg über Havelberg und Wittstock bis Mirow.“
- 
- 

5. Desweiteren wird im gleichen Abschnitt die Variante G erwähnt. Diese ist in den Antragsunterlagen nicht zutreffend definiert.

Unter “Variante G” wurde definiert, “[...] dass für die Bundesstraßen-Ergänzungsstrecken im weiteren Bewertungsprozeß von zügig trassierten Femstraßen mit möglichen Verkehrsgeschwindigkeiten von ca. 100 km/h sowie einem 4-streifigen Querschnitt ausgegangen werden soll.” [VUNO 95, Kapitel 6.3, S. 160]

---

---

6. Das anschließende Kapitel 2.4 der Antragsunterlagen basiert auf den Festlegungen des Bedarfsplanes.

Hieran ist zu kritisieren, dass auch im Bedarfsplan fälschlicherweise der Ausbau der B 4 zur regionalen Hauptverkehrsachse als Alternative zum Neubau einer Transit-Autobahn ignoriert wurde. Die Interessen der Region an einer infrastrukturellen Erschließung sind zugunsten des europäischen Maßstabs schon bei der Festlegung des Bedarfsplans nicht gebührend berücksichtigt worden.

Darum muss das Gesamtverfahren revidiert werden, um zu einem ausgeglichenen Ergebnis zu kommen.

---

---

7. Die Verkehrsaufkommen-Prognose (S. 5, Abs. 7) ist nicht nachzuvollziehen. 36.000 Kfz/Tag sind für diese Autobahn mit Transitfunktion zu niedrig angesetzt. Wir halten folgende Hochrechnung für realistisch:

Verkehrsaufkommen A 250 auf Höhe Bardowicks im Jahr 2000 Quelle: Verkehrsmengekarte des nieders. Landesamts für Straßenbau	25.343 Kfz/Tag davon 2.824 Lkw ( = 11% Lkw-Anteil)
Prognose Verkehrswachstumbis zum Jahr 2015 Quelle: Bundesverkehrsministerium	+ 15 % bei Pkw + 45 % bei Lkw
Hochrechnung für 2015 im 0-Fall	29.992 Kfz/Tag davon 4.095 Lkw

Prognostiziertes Verkehrsaufkommen A 7 im Jahr 2015 Quelle: Bundesverkehrsministerium	150.000 Kfz/Tag
Umlage von 20 % des Verkehrs der A 7 auf A 250 / A 39 als Verlagerungseffekt	+ 30.000 Kfz/Tag
Veranschlagtes Gesamtverkehrsaufkommen	~ 60.000 Kfz/Tag

---

---

8. Als Folge dieser abweichenden Annahmen zum Verkehrsaufkommen müssen auch die Bewertungen in Kapitel 2.4.4, S. 9, letzter Absatz, revidiert werden:

*“Lärmemissionen: bei 36.000 Kfz, 45% Lkw-Anteil nachts wird der Grenzwert der 16. BImSchV für allg. Wohngebiete (49d(B)A) bei freier Schallausbreitung und ohne Lärmschutzeinrichtungen ab einer Entfernung von ca. 500 m unterschritten.”*

Diese Aussage ist aufgrund falscher Ausgangsbedingungen nicht haltbar.

Alle davon abgeleiteten Aussagen in der UVS 1 sind darum nicht gültig und müssen im Rahmen der UVS 2 revidiert werden.

---

---

9. Die VUNO 95 weist zum Thema Lärmemissionen schon auf die besondere Qualität dieses Punktes für die weitere Planung hin, indem sie den Anschluss an den Lüneburger Ring, bzw. an die A250 als Problemfall nennt:

*“siedlungsnahe Führung unvermeidbar - Höhere Umweltstandards als nach BImSchG sollten im Rahmen kooperativer Planungen mit den Gemeinden zum Schutz betroffener Siedlungsteile angestrebt werden.”* (VUNO 95, Bild 7.4-8, S. 208)

Das Festhalten an Mindeststandards beim Bürgerschutz wird den spezifischen Problemen entlang dieser Autobahn nicht gerecht und ist kein Ausdruck moderner Verkehrsplanung im Interesse der Bürger.

---

---

10. Es ist zu kritisieren, dass der Ausbau der B4 zu einer überschneidungsfreien 3- oder 4 spurigen Bundesstraße mit Ortsumführungen nicht Teil der bisherigen Untersuchungen ist.

Daran ändert sich auch nichts, wenn man eine rein theoretische Variante untersucht hat, die die B4 als Autobahn vorsieht (vergl. Antragsunterlagen, Kapitel 5.1.1, S. 21, Absatz 8), der

sich darüber hinaus nur auf die B 4 südlich von Uelzen bezieht.

Der Ausbau der B4 als Bundesstraße muss als Alternative in die Untersuchungen aufgenommen werden, um feststellen zu können, ob die gewünschten regionalen Effekte auch durch diese Ausbauvariante effektiv erzielt werden können.

**Nur durch einen Ausbau der B4 mit Schaffung der notwendigen Ortsumfahrungen (Melbeck, Kirchweyhe u.a.), kann das heute bereits vorhandene Verkehrsaufkommen, infrastrukturell sinnvoll in die richtigen Bahnen gelenkt werden. Nur der Status einer Bundesstraße vermag es weiterhin zu erreichen, das der drohende Transitverkehr auf der A7 gehalten und nicht in unsere Region gelenkt wird!**

- 
11. Bemerkung zu Anhang 1, S.1: Erfassungskriterium Naherholungsgebiete / Wohnumfeld:  
[es] *“wird ein 150 m-Puffer um die Siedlungsflächen abgegrenzt.”*

Diese Einschränkung stellt eine Verhöhnung der Interessen der Betroffenen dar. Gerade das Wohnumfeld in den Außenbereichen der Stadt Lüneburg wird dadurch charakterisiert, dass man naturnahem Wohnen in der Vergangenheit Vorrang eingeräumt hat. Dieses Vorgehen lässt völlig außer acht, dass viele jetzige Bewohner der Stadt erst durch diesen Umstand bewogen wurden, sich hier niederzulassen.

Eine Mißachtung dieses Umstands würde weitreichende Konsequenzen in der langfristigen Siedlungsstruktur mit sich bringen.

---