

Aktion Lebensberg e.V.

Verein zur Förderung des Umwelt- und
Landschaftsschutzes in der Region Ebeusberg

Brennpunkt Melbeck

- ein Standpunktpapier -

Der Bau der A 39 wird häufig mit der Entlastung der B 4 begründet. Dazu vertritt die Aktion Lebensberg folgende Auffassung.

Stand der Dinge

Die B 4 ist heute die am meisten befahrene regionale Straßenverbindung im Raum Lüneburg-Uelzen. Das Verkehrsaufkommen in den Ortschaften entlang der B4 ist für die Anwohner unzumutbar geworden. Durch Melbeck allein quälen sich heutzutage bis zu 20.000 Kfz pro Tag. Im Jahr 2015 wird diese Zahl auf geschätzte 25.000 ansteigen. Das sind Größenordnungen, mit denen diese Orte nicht mehr klarkommen können. Es muss also dringend etwas passieren.

Aus diesem Grund wurden im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 etliche Ortsumgehungen entlang der B 4 mit besonders hoher Dringlichkeit vorgesehen. Teilweise waren sie mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von über sieben (Melbeck = 7,5 / Kirchweyhe = 7,6) ausgewiesen. Mit der Aufnahme der A 39 in den BVWP (Nutzen-Kosten-Faktor 3,4) wurden diese Maßnahmen ersatzlos gestrichen. Die offizielle Begründung: durch die A 39 würden die Ortsumgehungen überflüssig. Doch ist das tatsächlich der Fall?

Die Verkehrsmengenkarte (Nieders. Landesamt für Straßenbau Hannover) sowie diverse Verkehrserhebungen belegen, dass die hohe Verkehrsdichte im Be-

reich Melbeck und Kirchweyhe vor allem örtlichen Ursprungs ist. D.h. der Verkehr entsteht überwiegend aus dem Warenwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr zwischen den örtlichen Gemeinden und den Städten Lüneburg und Uelzen sowie aus einem (damit verbundenen) nicht unerheblichen Berufsverkehr.

Eine Autobahn als vordergründige Lösung

Eine auf der Ostseite des Elbe-Seitenkanals liegende A 39 würde (gemäß dem Untersuchungskorridor) bis zu 15 km von diesem entfernt verlaufen und somit einen Abstand von bis zu 20 km zur heutigen B 4 haben. Aufgrund dieser Entfernung und des massiv trennenden Charakters des Elbe-Seiten-Kanals ist gründlicher Zweifel angebracht, ob ein östlicher Autobahnverlauf grundlegende Veränderungen für die betroffenen Gemeinden entlang der B 4 herbeiführen kann.

Unter der großzügigen Annahme, dass sich 30 % des B 4-Verkehrs auf eine östliche verlaufende A 39 verlagern ließen, ergäbe das für das Verkehrsaufkommen auf der B 4 bei Melbeck im Jahr 2015 immer noch eine Größenordnung von 17.500 Fahrzeugen. Spätestens im Jahr 2020 wäre der heutige Stand wieder erreicht. Von einer Entlastung Melbecks kann also in keinster Weise gesprochen werden, höchstens von einer eingedämmten Mehrbelastung gegenüber dem heutigen Status Quo.

Um zu einer wirklichen verkehrlichen Entlastung in Melbeck zu kommen, braucht es also eine leistungsstarke ortsnahe Verbindung (westlich des Kanals). Diese muss geprägt sein durch kreuzungsfreie Trassierung ohne Ortsdurchfahrten. Unabhängig vom konkreten Trassenverlauf wäre eine Realisierung dieser Forderung durch eine Autobahn aber ebenfalls mit immensen Nachteilen für die Region verbunden.

Wenn die A 39 überhaupt eine Entlastungsfunktion für die heutige B 4 bringen soll, sollten mindestens 50 % des Verkehrs von der B 4 auf die A 39 verlagert werden können. Bei 25.000 Fahrzeugen wären das also ca. 12.500 Kfz/Tag regional-bedingter Verkehr.

Die Hauptfunktion der A 39 liegt aber darin, den überregionalen und internationalen Verkehr aufzunehmen. In dieser Funktion soll sie die parallel verlaufende A 7 entlasten. Damit ein Entlastungseffekt überhaupt wirksam sein kann, muss ein nennenswerter Teil des zu erwartenden Verkehrs auf der A 7 eine attraktive Alternative erhalten. Aktion Lebensberg rechnet damit, dass ca. 20 % des Verkehrs auf der A 7 potentiell auf die A 39 verlagert werden könnten. Das entspräche bis zu 30.000 Fahrzeugen am Tag.

Eine Autobahn zieht als Randeffekt auch neuen Verkehr an. Dieser entsteht durch die Schaffung neuer Möglichkeiten durch höhere Mobilität. Das Bundesverkehrsministerium spricht hier von sog. „induziertem Verkehr“. Zusammen mit dem B 4-Entlastungseffekt und dem A 7-Entlastungseffekt ist also mittelfristig ein Verkehrsaufkommen von 45.000, langfristig sogar von 60.000 Fahrzeugen am Tag auf diesem Streckenabschnitt zu rechnen¹.

Die negativen Folgen für Mensch und Umwelt müssen von der Region, insbesondere aber von den anliegenden Gemeinden und deren Einwohnern unabhängig des konkreten Trassenverlaufs getragen werden.

¹ Die heutigen Planungen (BVWP 2003) sehen dagegen gerade einmal ein Drittel dieser Zahl vor (16.000Kfz/Tag). Diese Diskrepanz ist bislang ungeklärt. Wenn die offiziellen Zahlen Gültigkeit besäßen, wäre der Sinn dieser Autobahn ohnehin massiv in Frage gestellt. Offenbar dient diese niedrige Zahl dazu, eine größere politische Akzeptanz und gleichzeitig eine günstigere ökologische Beurteilung zu erhalten.

Bei soviel Verkehrsaufkommen, das zusätzlich in die Region hineingeholt wird, müssen auch Ausfallszenarien beschrieben werden. Was ist, wenn die Autobahn aufgrund eines Unfalls gesperrt ist? Angefangen mit Lüneburg, wo der gesamte Verkehr durchs Stadtgebiet geleitet werden muss, kommt weiter südlich nur die dann als Kreis- oder Landstraße ausgewiesene heutige B 4 als Ausweichstrecke in Frage und führe zu einem sofortigen Verkehrsinfarkt.

Eine Folge der mangelnden Entlastung und der erheblichen Mehrbelastung durch eine Autobahn wird der Ruf nach Umgehungsstraßen sein. Doch durch die immensen Kosten, die eine Autobahn verursacht und die damit verbundenen politischen Weichenstellungen ist auf absehbare Zeit kein Verkehrsprojekt in der Region mehr durchzusetzen. Bei eine Abstufung der heutigen B 4 auf Kreisstraßenniveau würden Planung, Umsetzung und Finanzierung beim Landkreis angesiedelt sein, der derlei Bauprojekte allein aus finanziellen Gründen nicht wird durchführen können.

Desweiteren zeichnet sich eine Autobahn durch eine gegenüber Bundesstraßen verringerte Zahl an Auffahrten aus. Für eine Region mit vielen Siedlungen (wie entlang der B 4) bedeutet das eine nicht optimale Anbindung an das Fernstraßennetz und zusätzliches Verkehrsaufkommen zwischen den Anschlussstellen.

Somit besteht die akute Gefahr, dass die A 39 nicht nur die versprochenen Vorteile nicht bringt, sondern sich sogar als schädlich für die Region erweist.

Die Alternative: Bundesstraße

Eine zu bauende A 39 würde parallel zu den Bundesautobahnen A 7 und A 14 verlaufen. Der gewünschte Zeitvorteil beim Befahren der A 39 ist nur dann gegeben, wenn ein Fernfahrer, der aus Hamburg kommt, als Ziel den Raum bei

Wolfsburg hat. Führt seine Route Richtung Hannover oder Magdeburg, sind die beiden Alternativen annähernd gleichwertige Verbindungen. Der überregionale Transitverkehr könnte faktisch auf die A 39 verzichten, ohne wesentliche Kosten- nachteile davonzutragen. Durch die Zusammenfassung von A 14 und A 39 zu einem Verkehrsprojekt werden diese Umstände wissentlich und aus politischen Gründen verschwiegen.

Die Aktion Lebensberg geht davon aus, dass der Fernverkehr nur durch den Verzicht auf den Autobahnstatus aus der Region ferngehalten wird. Eine Fernstra- ßenverbindung auf Bundesstraßenniveau würde schon durch die etwas niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit (60 km/h statt 80 km/h bei Lastkraftwagen) die ver- bleibenden Vorteile für den Transitverkehr gegenüber den Alternativen A 7 und A 14 aufzehren. Die Strecke würde unattraktiv für den Transitverkehr werden. Fällt aber der Transitverkehr in erheblichem Umfang weg, profitiert die Region von den gegenüber der Autobahn geringeren Lärm- und Emmissionsbelastungen.

Gleichzeitig bliebe eine gut ausgebaute B 4 im Bundesstraßenstatus attraktiv genug für die regionale Wirtschaft und den regionalen Personenverkehr. Sie stellt eine erhebliche Verbesserung gegenüber heute dar und würde die Erreichbarkeit innerhalb der Region annähernd gleichwertig verbessern. Zu diesem Schluss kommt auch die Verkehrsuntersuchung Nord-Ost, die in ihrem Ergebnis den Bau der A 14 als Autobahn und den Ausbau der Bundesstraße B 4 hat.

Eine vierspurige B 4 mit Ortsumgehungen würde die Grundlage für eine nachhaltige Infrastruktur für die Region eröffnen, das nachrangige Straßennetz könnte ebenfalls von dieser Verbindung profitieren.

Durch die Ortsentlastungen kann der Verkehr in Melbeck und den anderen Ortschaften gleichzeitig entscheidend bis auf ein Minimum gesenkt werden. Eine

streckenweise Nutzung der heutigen B 4 besitzt gleichzeitig das Potenzial, die Baukosten gering zu halten und einer weiteren großflächigen Versiegelung des Bodens entgegenzuwirken.

Zuguterletzt muss auf das Risikopotential eines Autobahnbaus eingegangen werden. Die aktuellen Planungen sehen einen Baubeginn im Jahr 2015 vor. Dieser Termin ist aber nur theoretischer Natur. Bei der derzeitigen finanziellen Situation und im Hinblick auf die weiteren Planungsunsicherheiten bei einem Bauprojekt dieser Größenordnung ist ein Abschluss der Bauarbeiten und Freigabe zwischen 2020 und 2030 realistischer, das Kippen des Projekts ist bis zum Schluss nicht ausgeschlossen. Dieses bedeutet aber noch bis zu 30 Jahre Verkehrsfarkt in Melbeck und anderswo. Eine solche immense Verkehrsbelastung mit den ihr eigenen negativen Konsequenzen gefährdet akut das Überleben der Gemeinden entlang der B 4. Hier bietet der lokale Ansatz einer Ortsumgehung bedingt durch kürzere Entscheidungswege und höhere Flexibilität erhebliches Potential gegenüber der globalen Strategie, der eine Autobahnplanung folgen muss. Das Resultat wäre eine „schnelle Lösung“ für u.a. Melbecks Verkehrsprobleme.

Fazit

Insgesamt steht die Bundesstraßenlösung auf Basis der B 4 im Vergleich zur A 39 rundum positiv da. Sie stellt einen pragmatischen Ansatz zur Lösung der örtlichen Verkehrsprobleme dar, ohne dass das nationale und internationale Fernstraßennetz beeinträchtigt würden. Dagegen ist die in Planung befindliche A 39 nicht in der Lage, diese Verkehrsprobleme in ihrer Gesamtheit wirksam zu beseitigen und ist gleichzeitig mit etlichen Mängeln und Unsicherheiten behaftet.

Insbesondere können der Bau der Transitautobahn A 39 und die Ortsumgehung Melbeck argumentatorisch nicht miteinander verbunden werden, wenn es

um die Rechtfertigung der Autobahn geht. Gerade weil die A 39 die örtlichen Probleme nicht zu lösen vermag, muss die Entlastung der Ortsdurchfahrten dringend wieder zurück auf die politische Tagesordnung.

Für die Region Lüneburg-Uelzen ergibt sich die Schlussfolgerung, auf den Bau der A 39 zu verzichten und stattdessen die regionale Infrastruktur zu einem leistungsstarken und flexiblen Verkehrsnetz im Dienst der Region auszubauen.

Lüneburg, 16. März 2004