

„Unserer Meinung nach“, so LBU-Vertreter Eckehard Niemann, „ist diese überfällige Verbesserung des B-4-Verkehrsflusses seit Jahren hintertrieben worden, um keine Alternative zur A 39 zuzulassen.“ Ähnliches gelte für den Lärmschutz an der Lüneburger Ortsumfahrung, welche man den Anwohnern zunächst erst mit einem späteren Ausbau der A 39 zugestehen wollte – die aber wegen der weiteren Verzögerungen der A-39-Planung nun doch auch ohne A 39 möglich sei.

Eine ähnliche „Trickserei“ moniert der LBU im laufenden Planfeststellungsverfahren zum A-39-Südabschnitt. Die Mehrheit der Einwender hatte im Jahre 2015 den Wolfsburger Erörterungstermin aus Protest verlassen, weil aktuelle Verkehrsprognosen in den damaligen Plan-Unterlagen nicht berücksichtigt worden waren und weil bei einem der Veranstaltungsmoderatoren die Frage nach der offensichtlichen Befangenheit nicht geklärt wurde. Das habe dazu geführt, dass nun neue Planunterlagen erstellt werden mussten, vermutlich mit einem neuerlichen Erörterungstermin zu den zusätzlichen Einwendungen.

An diesen neuen Planunterlagen kritisiert unter anderem der LBU, dass nunmehr überraschend und fälschlicherweise behauptet werde, dieser Südabschnitt habe - wie angeblich auch alle weiteren Planabschnitte zwischen Lüneburg und Wolfsburg - jeweils für sich betrachtet eine selbstständige verkehrswirksame Bedeutung. Die A-39-Gegner und der LBU halten demgegenüber fest, dass natürlich keiner dieser Einzelabschnitte eine eigene verkehrliche Relevanz habe und dass laut Rechtsprechung deshalb jeder einzelne dieser Abschnitte erst dann gebaut werden könne, wenn sämtliche 7 Abschnitte als überhaupt machbar planfestgestellt worden seien. Die in den neuen Planfeststellungsunterlagen aufgestellte Behauptung, so der LBU, ziele darauf, mit dem Vorab-Bau eines einzelnen Abschnitts Fakten zu schaffen, um diese rechtliche Vorgabe zu unterlaufen. Diese Taktik werde allerdings von den A 39-Gegnern nötigenfalls per Klage unterbunden werden – um den Bau eines teuren Einzelabschnitts-Torso ohne nachfolgende A 39 zu verhindern.

Die in diesem Zusammenhang von den Planern aufgestellte Behauptung, dass der Gesamtplanung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen würden, bezeichnet der LBU als unverantwortlich-falsch: „Wir verweisen in diesem Zusammenhang exemplarisch auf die Auswirkungen einer A 39 auf das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen und auf die Frage des Eingriffs in die standortgebundene und nicht umsiedelbare Ortolan-Population mit Durchschneidung und mit Verinselung einer Teilpopulation – wobei die Frage des Ausgleichs bisher völlig ungelöst und auch unlösbar ist (Abschnitt 4).“

Weitere Einwendungen beziehen sich u.a. auf die fehlerhafte Umsetzung der Verkehrsprognose auf das Projekt, die mangelhafte Berücksichtigung von Eingriffen und Kompensationen und die nicht ausreichende Berücksichtigung von Anwohner-Betroffenheit (u.a. durch eine Rast- und Tankanlage). Auch die Betroffenheit von Grundeigentümern und Landwirten durch den Bau einer A 39 nebst Kompensationsmaßnahmen und deren Folgen auf Landverlust und Bodenmarkt wird laut LBU nicht zutreffend behandelt. Zudem fehle immer noch die vorgeschriebene alternative Nullvarianten-Planung bzw. alternative Planung des Ausbaus anderer Straßen (einschließlich Umgehungen).

LBU-Vertreter Eckehard Niemann rief Bürgerinnen und Bürger zwischen Lüneburg und Wolfsburg auf, sich von dem nur scheinbaren Planungs-Fortschritt einer A 39 nicht blenden zu lassen. Im neuen Bundesverkehrswegeplan sei die A 39 in keine bessere Einstufung eingeordnet worden als in den vorherigen 10 Jahren. Die behauptete Verkehrs- und Regionalbedeutung sei längst widerlegt durch das relativ zu anderen Projekten schlechte

Nutzen-Kosten-Verhältnis, durch Gutachten und durch die vermutlich weiter andauernde Stagnation des Hamburger Hafens.

Das schöngerechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechterte sich zudem kontinuierlich weiter, weil der bisher berechnete Wert weder die Baukosten-Steigerungen der letzten Jahre noch die der nächsten Jahre berücksichtigte. Hinzu komme jetzt noch, dass der konkurrierende Bau der parallel verlaufenden (wenn auch ebenso unsinnigen) A 14 weiter vorschreite. Die Tatsache, dass die als Querspange zwischen A 14 und A 39 vorgesehene B 190n nicht mehr im Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans stehe, sei ein weiteres deutliches Indiz dafür, dass die A 39 unter den angemeldeten Verkehrsprojekten eine vergleichsweise geringe Lobby habe und deshalb vermutlich nicht finanziert werde.

5.577 Zeichen – 28.5.2017