

Renate und Jürgen Backhaus

21391 Repp., den 15.5.2006
Im Westerfelde 6b

An die
Samtgemeinde Gellersen

21391 Reppenstedt

Betr.: Beteiligung Raumordnungsverfahren A 39

Sehr geehrter Herr Albrecht,

im Rahmen der Beteiligung am Raumordnungsverfahren A 39 geben wir – obwohl wir das Projekt insgesamt ablehnen - die folgende Stellungnahme ab und bitten um entsprechende Weiterleitung:

Nach wie vor betrachten wir die A 14 – A 39 als **ein Projekt**, so wie es auch im BVWP aufgenommen worden ist. Unsere Stellungnahme bezieht sich daher sowohl auf die gesamte Planung als auch auf das Raumordnungsverfahren für die A 39.

Für die Planungen A 14 Magdeburg-Lüneburg und A 39 Braunschweig Schwerin wurde die Verkehrsuntersuchung Nord-Ost-Niedersachsen (VUNO 95) in Auftrag gegeben. Sie ergab einen Lösungsvorschlag mit einer Autobahn zwischen Magdeburg und der A 24 bei Ludwigslust und drei Fernstraßen.

Aus dem o.g. Lösungsvorschlag aus der VUNO 95 jetzt einen Bedarf für die „Hosenträgervariante“ abzuleiten, ist unzulässig. Die VUNO ist keine Begründung für den Bedarf der A 39 – A 14, keine Begründung für den Bedarf der A 39. Dies um so mehr, als die VUNO ausdrücklich sagt (S. 27): *„Der ebenfalls in Bild 14 wiedergegebene Netzfall I wurde im Verlauf der Netzdiskussionen nachträglich eingebracht und auch zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind jedoch nur im Materialband dokumentiert, da ihre Beiträge die verkehrliche und raumordnerische Situation nicht signifikant verbessern.“*

Es fehlt ein **Gesamtkonzept**, auch wenn es bei dem Raumordnungsverfahren um die A 39 geht. Wir beantragen, dieses Gesamtkonzept vorzulegen, da die A 14 – A 39 als ein (!) Projekt im BVWP aufgeführt ist. Schon die zitierte VUNO 95 – auf die sich der Vorhabensträger beruft – hat ein Gesamtkonzept für den Raum vorgelegt und keine Einzelteile. Ein Gesamtkonzept ist nun mit aktuellen Bedarfszahlen zu erstellen.

Die **geprüften Varianten mit Begründung der Auswahl** müssen die Planungen **für das gesamte Projekt** beinhalten. Des weiteren muss auch der Ausbau vorhandener Bundesstraßen mit untersucht werden.

Im BVWP ist die A 39 – A 14 mit „sehr hohem Umweltrisiko“ aufgeführt. D. h., FFH-Gebiete und Gebiete gemäß der EU-Vogelschutzrichtlinie würden bei einer Realisierung in besonderem, nicht vertretbarem Maße betroffen sein. Mit der Vergabe des „naturschutzfachlichen Planungsauftrages“ wurde ein deutlicher Planungsvorbehalt in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen. In solchen Fällen sind **Ausbaualternativen** zwingend (!) zu untersuchen. Damit ist sowohl intramodal im Sektor Straße (z.B. Ausbau statt Neubau, andere Trassenführung) als auch intermodal (verkehrsträgerübergreifende Alternativen wie Ausbau des Schienenverkehrs) nach Projektalternativen zu suchen.

Dies beinhaltet für die A 39 insbesondere den Ausbau der parallel zur geplanten Neubautrasse verlaufenden B 4 oder B 248 oder B 244 – ggf. mit Ortsumfahrungen. Damit würde auch eine schnellere Entlastung der Kommunen realisiert und die Intensität eines Eingriffs, wie er durch den Bau von Autobahnen gegeben wäre, verringert. Zudem wäre eine Optimierung des bestehenden Straßennetzes auch kostengünstiger umsetzbar.

Die Planungen für dringend benötigte **Ortsumgehungen** (Melbeck und andere) entlang der parallel verlaufenden B 4 müssen mit geprüft werden. Der darin enthaltene Nutzen/Kosten-Faktor von z.T. über 7 dokumentiert die **Dringlichkeit** dieser Bauvorhaben, nicht nur für die dortigen Anwohner.

Außerdem ist ein Ausbau des Schienennetzes in dem in Rede stehenden Raum mit in die Untersuchung der Alternativen einzubeziehen

Wir beantragen heute die Durchführung **einer Plan-UVP** gemäß der Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung (SUP; Richtlinie 2001/42/EG) für das gesamte Projekt A 39 – A 14 bzw. von ebenso zielführenden Alternativlösungen (intramodal, intermodal). Die Vorwirkung der Richtlinie, die bis zum Juli 2004 in nationales Recht umzusetzen ist, macht es erforderlich, dass sie bereits zum jetzigen Zeitpunkt zur Anwendung kommt. Anderenfalls würde dies ein Zuwiderlaufen zur Zielsetzung der Richtlinie bedeuten und die Grundsätze der Plan-UVP würden missachtet werden (effet utile). In diesem Zusammenhang sei auf die Veröffentlichung „Umsetzung Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ der EU-Kommission hingewiesen. Durch die Anwendung der o.g. Richtlinie kann sichergestellt werden, daß bereits zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt die Prüfung der Umweltauswirkungen erfolgt und für das gesamte Projekt sowie die Alternativlösungen gleiche Anforderungen an Umfang und Detaillierungsgrad der Informationen im Umweltbericht gelten. Insbesondere bei dem in Rede stehenden Gesamtprojekt A 39 – A 14, für das ein sehr hohes Umweltrisiko ermittelt und erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erwarten sind, sehen wir eine detaillierte Prüfung von Alternativlösungen aufgrund der FFH-RL und der Plan-UVP als zwingend geboten an.

Zu den Alternativlösungen gehört die Prüfung einer Optimierung/eines der B4 auf ihrer gesamten Länge von Gifhorn/Braunschweig bis Lüneburg durch eine Verkehrsuntersuchung sowie die Untersuchung der Umweltauswirkungen.

Dabei sind die noch im BVWP 2003 – Entwurf enthaltenen Ortsumfahrungen Melbeck, Tätendorf und Kirchweyhe (jeweils Stadium: Linienentwürfe) sowie Jelmstorf (Prüfung einer westlichen bzw. östlichen Umfahrung) in den Untersuchungskorridor aufzunehmen. Dieser sollte entsprechend dimensioniert sein, so daß für den Konfliktbereich Bienenbüttel mehrere alternative Varianten untersucht werden können.

Aufgrund der obigen Ausführungen zur Alternativenuntersuchung ist bisher dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag nicht gerecht geworden, eine Lösung des Konfliktes zwischen Naturschutz und Straßenbau nicht gegeben.

Besonders hinweisen möchten wir auf die ungelösten Konflikte mit und zu erwartenden Folgen in der Landwirtschaft:

Durch den Bau der A 39 – egal auf welcher Trassenführung - sowie durch die Folgemaßnahmen und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gehen den landwirtschaftlichen Betrieben wichtige und existenznotwendige Flächen verloren. Dies bedroht die Existenz und die Entwicklungsperspektiven bäuerlicher Betriebe ganz direkt und durch zahlreiche Folgewirkungen. Dies wird nicht durch Ersatzland oder Entschädigungszahlungen auszugleichen sein!

In den Gemarkungen werden zahlreiche Flächen versiegelt und somit ihrer bisherigen Funktion beraubt, die für die bäuerliche Landwirtschaft, die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe, den Charakter der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft und auch für den Naturhaushalt wichtig sind. Die ggf. notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder die Beschaffung von Flächen für Sandentnahme für den Bau (ebenfalls mit Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen) werden zusätzlich zu einem Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Flächen in zumindest gleicher Größenordnung führen und damit obige Probleme noch wesentlich verschärfen

Insgesamt ist mit einem Flächenverlust je Kilometer Autobahn von etwa 5 Hektar und außerdem von 5 bis 10 Hektar für Folgemaßnahmen und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu rechnen! Dieser Flächenverlust gefährdet die Existenz etlicher landwirtschaftlicher Betriebe entweder ganz direkt oder einer noch größeren Anzahl von Höfen durch die Umlegung der Flächenverluste auf alle Betriebe im Rahmen einer möglichen Unternehmensflurbereinigung.

Durch den Verlust von Fläche verändert sich für einige Betriebe in gravierender Weise deren steuerliche und rechtliche Lage: bei viehstarken Betrieben kann ein zu hoher Viehbesatz pro Hektar zur Gewerblichkeit führen – mit den entsprechenden Folgen für Besteuerung, Pauschalierung, Erbrecht, privilegiertes Bauen im Außenbereich, Verlust der Förderung, Einhaltung der Cross-Compliance-Vorschriften oder der Bedingungen bei Agrarumweltmaßnahmen, etc.. Kleine Betriebe könnten durch Flächenverluste unter die sogenannte „Exi-Grenze“ (Mindestfläche für die Beitragspflicht zur landwirtschaftlichen Alterskasse und damit der Definition als landwirtschaftlicher Betrieb) sinken und damit den Status eines „landwirtschaftlichen Betriebs“ verlieren. Selbst wenn dieser Fall nicht direkt durch die A 39 einträte, könnten doch autobahnahe Folgeprojekte umso eher diese Wirkung haben.

Die Inanspruchnahme von Flächen und die Entstehung von Schäden während des Baus der A 39 würden erhebliche Einschränkungen und Risiken mit sich bringen, durch Flächenverluste, dauerhafte Bodenverdichtungen, Durchtrennungen von Beregnungen, Dränagen, Zäunen und Leitungen, durch Versperren von Zufahrten und Treibwegen, durch Zusatzverkehr, durch Veränderungen der im Rahmen der Agrarförderung gemeldeten Flächenzuschnitte.

Landwirtschaftnahe Betriebszweige in Tourismus, Dienstleistung, Direktvermarktung oder Gastronomie werden geschädigt oder unmöglich gemacht.

Bestehende oder beabsichtigte landwirtschaftsnahe Betriebszweige wie Tourismus, Ferienwohnungen, Wohnungsvermietung, Dienstleistung (Pferde), Direktvermarktung und Gastronomie mit Erlebnisangeboten werden durch die störende Nähe der A 39, durch Zerschneidung von Verkehrs- und Reitwegen, durch das Abschneiden von landschaftlich attraktiven Räumen etc. beeinträchtigt oder zerschlagen. Verlorene Kunden, z.B. in der langjährigen Bauphase, können nicht zurückgewonnen werden. Imageschäden der Region treffen vor allem auch diese Betriebe sowie ökologisch und besonders naturnah erzeugende Produktionsweisen, die in der Region überdurchschnittlich verbreitet sind. All diese Wirkungen sind sowohl in der Bauphase als auch in der Folge durch die Existenz der A 39 zu befürchten.

Die A 39 führt zu längeren Wegen und höheren Kosten.

Durch Planung und Bau der A 39 werden andere Verkehrswege vernachlässigt, die für die Region und für die Landwirtschaft wirklich bedeutsam sind, z.B. der Ausbau der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Nord-Süd- und vor allem auch in Ost-West-Richtung, die für landwirtschaftliche Transporte immer wichtiger werden (z.B. im Rahmen des Sunfuel-Projekts). Es entstehen in bestimmten Bereichen Such-, Ausweich- und Zusatzverkehre.

Für die Zukunft einer großen Zahl hiesiger landwirtschaftlicher Betriebe hat die geplante Ansiedlung eines Werks der Firma Choren zur Produktion von HTL-Sunfuel aus nachwachsenden Rohstoffen eine zentrale Bedeutung. Die Firma Choren hat ihre Wahl des möglichen Standorts Uelzen u.a. begründet mit der „guten verkehrlichen Erschließung“ (ohne A 39!). Die nachwachsenden Rohstoffe müssen auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen (nicht auf der A 39!) zum Verarbeitungswerk gebracht werden, und zwar aus einem Umkreis von etwa 60 km. Die A 39 würde für viele Transporte eine Sperre bzw. Wegverlängerung bedeuten.

Diese grundsätzlichen Ausführungen verdeutlichen auch unsere ablehnende Haltung zu der vorgelegten Vorzugsvariante. Es macht aus unserer Sicht zum jetzigen Zeitpunkt daher keinen Sinn, detailliert gegen die Vorzugsvariante oder gegen eine westl. Umfahrung Lüneburgs- und damit durch die Samtgemeinde Gellersen – Argumente vorzutragen.

Gleichwohl schließen wir uns der Stellungnahme der Samtgemeinde Gellersen und den Mitgliedsgemeinden an, um etwaige juristische Schritte nicht von vornherein auszuschließen.

Mit freundlichem Gruß