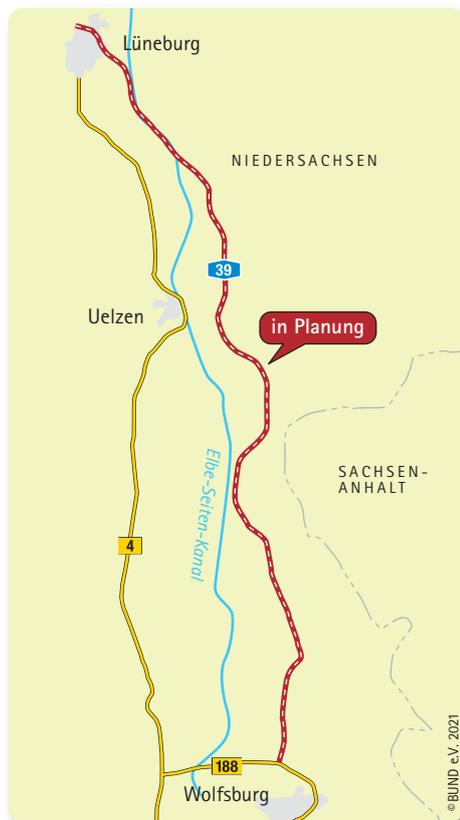


# A 39 Lüneburg – Wolfsburg: Milliardenprämie für Naturzerstörung in Niedersachsen

Statt zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Niedersachsen die Bundesstraße B 4 für nur 200 Millionen Euro naturschonend auszubauen, kassiert Niedersachsen 1,5 Milliarden Euro vom Bund, um mit einer nutzlosen Autobahn die Natur zuzubetonieren. Die geplante A 39 würde einen der größten unzerschnittenen Räume in Deutschland und wertvolle Wasserschutzgebiete durchschneiden. Der verkehrliche und wirtschaftliche Nutzen der A 39 ist nur halb so hoch wie der der Bundesstraße. Ein absurder, niedersächsischer Autobahnwahn, der niemals in die Tat umgesetzt werden darf.



## Kurzsteckbrief

Insgesamt geht es um sieben Bauabschnitte. Bisher ist einzig der siebte Abschnitt der A 39 Abschnitt planfestgestellt. Aufgrund von Mängeln, insbesondere beim Wasserrecht, hat das BVerwG den Planfeststellungsbeschluss aber infolge einer Klage des BUND im Juli 2019 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Eine Überarbeitung liegt bislang nicht vor. Damit ist bis heute (Stand 01/2021) keiner der sieben Abschnitte der A 39 rechtskräftig planfestgestellt. Der Bau hat noch nicht begonnen.

Länge: 106 km	Kosten (2014): 1.052 Mrd. €	Vordringlicher Bedarf NKV: 1,6
Neubau 4 Fahr- plus Standstreifen	VFS 0/1*	Kfz/24 h in 2030: 22.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „hoch“	Keine städtebaul. Bedeutung

\*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „grobräumlich“; II = „überregional“

### **Alternative früh angedacht aber nicht eingereicht**

2003 wurde die A 39 wegen eines angeblich „weit vorangeschrittenen Planungsstands“ in den Vordringlichen Bedarf des damaligen BVWP eingestuft. Für den BVWP 2015 wurde dagegen ein früher Planungsstand „Vorentwurf in Bearbeitung“ angegeben. Vorbildlich war, dass das niedersächsische Landesstraßenbauamt 2015 den vom BUND geforderten Ausbau der parallelen B 4 plus Ortsumfahrungen durchplante. Das Land meldete aber nur den Neubau der Autobahn beim Bund an, Steuerverwendung hin, Naturzerstörung her.

### **Nutzen-Kosten-Schönrechnerei**

Für die A 39 fließen sieben bis achtmal so viele Gelder von Steuerzahler\*innen, wie für den Ausbau der B 4 notwendig wären. Dabei liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Bundesstraße bei Faktor 4 und das der Autobahn laut offizieller Prognose lediglich bei 2,1. In einer Neubewertung würde die A 39 wohl nicht einmal mehr den Faktor 1 erreichen, da sich nicht nur die Kosten erhöht, sondern auch der anzunehmende Nutzen drastisch verringert hat. Auch die berechneten Fahrgeschwindigkeiten sind auf vielen Streckenabschnitten zu hoch angesetzt. Eine kleinteiligere Anbindung der regionalen Gewerbegebiete und der Wirtschaft durch die B 4 würde, wie Studien der Uni Lüneburg zeigen, mehr regionales Wirtschaftswachstum generieren.

### **Trugschluss Lückenschluss**

Offiziell wird die A 39 auch mit der Notwendigkeit eines Lückenschlusses im norddeutschen Fernstraßennetz begründet. Nur 25 Kilometer entfernt von der parallel verlaufenden A 7 wird sie als entscheidender Beitrag zur Raumschließung und Anbindung des Hinterlandes zu den norddeutschen Seehäfen betrachtet. In den BVWP-Bewertungen wurde zunächst nur eine mittlere Raumwirksamkeit festgestellt. Nachträglich wurden die Schwellenwerte für eine „hohe“ Raumwirksamkeit abgesenkt und der Neubau nachträglich mit einer „hohen“ Raumwirksamkeit ausstaffiert. Der Neubau der A 39 ist jedoch für das bundesweite Autobahnnetz nicht notwendig. Auch die große Bedeutung für den angeblich rasch wachsenden Hafenhinterlandverkehr ist nicht ersichtlich. Der Seehafentransport stagnierte 2019 auf dem Niveau des Jahres 2008. Ein neues Gutachten für die Hafenverwaltung ermittelte, dass die Umschläge des Hamburger Hafens bis 2035 nur geringfügig zulegen werden – im Schnitt um ein Prozent pro Jahr.<sup>17</sup> Damit sind die Prämissen für die Einstufung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf nicht gegeben.

### **Tausche Natur und Landschaft gegen viel Autobahn-Geld**

Für die geplante A 39 wird die Zerschneidung mehrerer Natura-2000- und Naturschutzgebiete in Kauf genommen und der Gewässerschutz ausgehebelt. In mehreren Abschnitten führt die Trasse durch größere Waldgebiete, was umfangreiche Rodungen bedeuten würde. Mit der Autobahn würde einer der größten unzerschnittenen und verkehrsarmen Räume in Deutschland durchschnitten und die Vernetzung von Lebensräumen verhindert. In weiten Bereichen der geplanten A 39 kommen gefährdete Wildkatzenarten und der Wolf vor. Obwohl dies in der BVWP-Bewertung und Online-Projektbeschreibung unter [www.bvwp-projekte.de](http://www.bvwp-projekte.de) so nicht angegeben wird, liegen zudem Teile der Autobahn in Wasserschutzgebieten, wo mehrere Oberflächengewässer bereits heute in einem schlechten Zustand sind. Nach europäischer Wasserrahmenrichtlinie sind Gewässer in diesem Zustand jedoch vor weiteren Schadstoffeinträgen zu schützen. Das BVerwG rügte dies in einer Klage des BUND und verlangte Nachbesserungen.

### **Ausbaualternative vorhanden**

In allen Aspekten ist der bedarfsgerechte Ausbau der parallel verlaufenden B 4 ausreichend. Zusätzlich wären vier bis fünf zusätzliche Ortsumfahrungen sinnvoll, um besonders belastete Ortschaften vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die voraussichtlichen Kosten hierfür wären mit weniger als 200 Millionen deutlich niedriger und die Umweltbetroffenheit viel geringer, weil keine umfangreiche Zerschneidung eines bisher unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes vorgenommen werden müsste.

### **Fazit**

Derzeit ist nicht absehbar, dass auch nur einer der Abschnitte der A 39 in näherer Zukunft rechtskräftig planfestgestellt sein wird. Es ist höchste Eisenbahn, dieses Projekt auf den Prüfstand zu stellen. Eine Neubewertung muss auch die Verlagerung auf Schiene und Schiff, hier insbesondere den parallel verlaufenden Elbe-Seiten-Kanal von Lüneburg nach Wolfsburg mit einbeziehen.

### **Kontaktpersonen**

Inga Niederhausen, Mail: [Inga.Niederhausen@nds-bund.net](mailto:Inga.Niederhausen@nds-bund.net)

Carlos Kuhlmann, Mail: [Carlos.Kuhlmann@nds-bund.net](mailto:Carlos.Kuhlmann@nds-bund.net)

<sup>17</sup> Vgl. „Welt“ + „Hamburger Abendblatt“ v. 03.12.2020