

Alternativen zum A 39 Neubau prüfen! BUND verweist auf eine mögliche Optimierung der vorhandenen parallelen B 4, und fordert Nutzung des Elbe-Seitenkanals und der Bahnstrecken

Stand: 30.9.2013

Projekt laut Anmeldeliste des Landes Niedersachsen: A 39 Lüneburg – Wolfsburg, 105 Kilometer

BUND-Vorschläge: Variante Ausbau B 4 prüfen, Abwicklung der Seehafenhinterlandverkehre auf der Bahn, Nutzung des Elbe-Seitenkanals

Zusammenfassung

Mit dem Neubau der A 39 sind erhebliche Umwelteingriffe verbunden. Es werden zudem veraltete Zahlen verwendet. Aber auch diese Zahlen rechtfertigen nicht den Bau einer Autobahn. Die teilweise vorhandenen Verkehrsprobleme können anders gelöst werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist gering. Zudem gibt es kaum Entlastungswirkung für einzelne Orte.

Daher schlagen wir als Alternative bzw. als Variante vor:

- Ausbau B 4 von Braunschweig bis Lüneburg
- Ausbau Bahnstrecke (Ostkorridor und Alternativen zur Y-Trasse innerhalb des in Frage kommenden Korridors)
- Optimierung Elbe-Seitenkanal (Bau Scharnebecker Schleuse)

Projekthistorie

Die A 39 wurde bereits beim Bundesverkehrswegeplan 2003 aus politischen Gründen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Es gab einige Alternativplanungen zwischen den Jahren 2000 und 2008, die vor allem politisch bedingt nicht weiterverfolgt wurden.

Alternative bzw. Variante zum offiziellen Projekt

Alternative

Als eine weiträumige Alternative im Nord-Süd-Verkehr bietet sich die parallele A 7 an. Diese kann gegebenenfalls mit umweltverträglichen Maßnahmen noch optimiert werden (zum Beispiel durch Nutzung der Standstreifen und dreispuriger Ausbau je Fahrtrichtung). Der BUND hat bereits den Ausbau des sogenannten „Ostkorridors“ und Alternativen zur Y-Trasse als Bahnstrecke angemeldet. Insbesondere für den Güterverkehr sind dies Alternativen, die gerade im Hafenhinterlandverkehr viel Verkehr abziehen bzw. aufnehmen können. Ferner zeigt Herr Breimeier in Eisenbahn-Revue International 6/2013 wie durch einen Neubau der Strecke Lüneburg-Wittenberge über Dömitz und weiteren dort genannten Maßnahmen ein Ausbau des Autobahnnetzes für den Hafenhinterlandverkehr überflüssig wird. Mit dem Elbe-Seiten-Kanal bietet sich eine vorhandene weitere Alternative für den Güterverkehr an. Durch die Aufrüstung der Scharnebecker Schleuse für Schiffe größerer Länge könnte die Transportkapazität verdoppelt werden.

Variante

Lediglich 12 Prozent des Verkehrs in der Region ist Durchgangsverkehr. Eine Autobahn wird somit die gewünschte Entlastung von Ortschaften nicht liefern. Für die (gegebene) Belastung einiger Orte sind regionale Lösungen (einzelne Umfahrungen) vorzuziehen. Hier kann auch spezifischer auf einzelne Problempunkte eingegangen werden, denn Belastungen bzw. Verkehrszahlen entlang der bestehenden B 4 sind sehr unterschiedlich. Hauptsächlich im Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen besteht Handlungsbedarf, hier stellt sich der BUND nicht gegen einzelnen Umfahrungen bzw. einem 2+1 Ausbau auf der bestehenden Trasse der B 4. Häufig ist die B 4 bereits kreuzungsfrei ausgebaut. Ein Beispiel einer solchen Lösung ist die Anbindung an die K44 bei Seedorf. Lösungen müssten (beispielsweise) für Melbeck oder Jelmstorf gefunden werden. Regionale Lösungen haben sowohl für die Anwohner als auch die Wirtschaft positivere Effekte. Eine neue A 39 begünstigt lediglich den großräumigen Transitverkehr und birgt die Gefahr von wirtschaftlichen Sogwirkungen in den strukturschwachen durchquerten Regionen.

Projektwirkungen (Vorteile des eigenen Vorschlags im Vergleich zum offiziellen Vorhaben/ Kritik des offiziellen Vorhabens):

Umweltwirkungen (siehe auch Oberziele der Grundkonzeption BVWP 2015 Quelle Webseite des BMVBS):

Natur- und Landschaftsschutz

Bei der A 39 werden mehrere bedeutende FFH-Gebiete gequert, ein B 4 Ausbau vermeidet dies weitgehend. Entsprechende Gebiete beim B4-Ausbau sind bereits zerschnitten. Eine Verbreiterung um einige Meter ist im Vergleich zu einer völlig neuen Trasse ein entscheidend geringerer Eingriff. Damit einhergehend könnte mit den Alternativen bzw. der Variante eine die Planung erschwerende Beeinflussung des prioritär geschützten Ortolans größtenteils vermieden werden. Lösungen können somit schneller umgesetzt werden. Im Weiteren ist das Gebiet der A 39 eine der flächenmäßig größten unzerschnittenen Räume Deutschlands. Diese Flächen sind bundesweit von Bedeutung und besonders zu bewahren. Vergleiche die Karte der Unzerschnittenen Räume des Bundesamtes für Naturschutz.

Klimaschutz/Energieeinsparung

Eine B 4, auf der der Verkehr mit moderater Geschwindigkeit fließt (80-100 km/h), dient der Energieeinsparung mehr als eine Autobahn, auf der schneller gefahren wird.

Regionale Schadstoffminderung

bei hohen Autobahngeschwindigkeiten arbeiten die Motoren nicht mehr im optimalen Bereich. Der Ausstoß von Feinstaub kleinster Korngrößen steigt an. Zusätzlich entsteht durch Reifenschlupf bei hohen Geschwindigkeiten ein Reifenabrieb mit weiteren Feinstaubeträgen. Diese Effekte werden bei dem Entwurf von neuen Autobahnen bisher nicht gebührend berücksichtigt. Grenzwerte für Feinstaub existieren bisher nicht.

Lärmminderung

Bestehende Probleme, beispielsweise im Bereich Melbeck oder Jelmstorf, können durch lokale Lösungen beseitigt werden.

Schaffung städtebaulicher Potenziale

Ortsumfahrungen schaffen die Möglichkeiten, die Städte vom regionalen Verkehr und vom Fernverkehr zu entlasten. Die Zentren der Orte können somit in eine lebensfreundliche Umgebung umgebaut und entschleunigt werden.

Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten

Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Lüneburg aus dem Mittelzentrum Uelzen verbessert sich ebenso mit einem Ausbau der B 4. Bereits zurzeit ist Lüneburg aus dem Gebiet Uelzen in ca. 40 Minuten erreichbar und damit innerhalb der geforderten 60 Minuten. Für den südlichen Bereich der geplanten A 39 greift aktuell bereits das Oberzentrum Wolfsburg. Die Erreichbarkeit von Lüneburg und Hamburg wird auch durch den o.g. Bahnausbau, der auch für den Personenverkehr genutzt werden kann, verbessert.

Sonstiges

Die Touristen zum Beispiel aus den Ballungsräumen kommen insbesondere, um dem Verkehrslärm zu entfliehen und suchen vorwiegend eine intakte Natur. Dafür wird eine etwas längere Anfahrt in Kauf genommen. Das zunehmend wichtige Prädikat „naturnah“, wird in einem breiten Korridor der geplanten A 39 nicht mehr greifen.

Kosten

Für sich allein genommen hat die A 39 nur ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9. Die Befürworter berufen sich auf ein Gesamt-Kosten-Nutzen-Verhältnis im Zusammenhang mit der A 14. Dieser Zusammenhang ist aber durch die Aufgabe der B 190n Pläne nicht mehr vorhanden. Der Ausbau der B 4 ist für einen Bruchteil der Kosten möglich, höchstens wird er halb so teuer sein wie eine neue A 39. Die regionale Verkehrsleistung erhöht sich dagegen auf 130 % gegenüber dem Wert einer Bundesautobahn. Teurer ist die Bahnertüchtigung („Ostkorridor“). Dieser hat jedoch eine weit über den regionalen Kontext hinausgehende Bedeutung.

Kontakt und weitere Informationen:

Name des Verbandes: BUND Kreisgruppe Gifhorn
Bearbeiter: Manfred Michel
Telefon: 05371-71078
Adresse: Denkmalstraße 10
E-Mail: manfred.michel@t-online.de