

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

NLStBV
Stabstelle Planfeststellung
Göttinger Chaussee 76 A

30459 Hannover

Vorab per Fax (ohne Anlagen)
(0511) 3034-2099

Michael Günther *
Hans-Gerd Heidel *¹
Dr. Ulrich Wollenteit *²
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *²
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
Dr. Davina Bruhn
Jenny Kortländer LL.M. (Brisbane)

¹ Fachanwalt für Familienrecht
² Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partner der Partnerschaft
AG Hamburg PR 582

Mittelweg 150
20148 Hamburg
Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
www.rae-guenther.de

01.08.2018
00115/18 /R /R

Bundesautobahn A 39 – 2. Abschnitt **Stellungnahmen und Einwendungen der Stadt Bad Bevensen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an dass wir die Stadt Bad Bevensen anwaltlich vertreten. Vollmacht ist beigegefügt.

Zum Planfeststellungsverfahren zur A 39 im 2. Abschnitt werden folgende Stellungnahmen und Einwendungen erhoben:

Inhaltsverzeichnis

I. Das Vorhaben	3
II. Betroffenheit und konkrete Fehler der Planunterlagen.....	11
III. Verfahren	18
1. Bekanntmachung	18
2. UVP	20
IV. Stellungnahmen zum Vorhaben.....	21
1. BWVP und fehlende Bindung	21

Buslinie 109, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

2. Verkehrsuntersuchung	28
3. Anschlusskonzept	32
4. Fehlende Berücksichtigung der Auswirkungen der A 39 auf das Klima	35
a. Objektive Anforderungen des Klimaschutzes	35
b) Ebene der Planfeststellung	37
c) Ebene der Raumordnung	38
d) EU-Klimaschutzrecht und Völkerrecht	39
5. Fehlende Berücksichtigung des Flächenverbrauchsziels	41
6. Großräumige Varianten und W- und O-Variante	42
7. Kleinräumige Varianten und FFH-Verträglichkeit	43
8. Schallimmissionen	49
9. Luftschadstoffe	50
10. N-Einträge in Gewässer	50
11. Durchführbarkeit des Gesamtprojekts	51
12. Landwirtschaft	52
13. Abstufung der B 4 und straßenrechtliche Funktion	52
14. Sonstiges	53
15. Nachforderungen	54

Vorausgeschickt sei folgendes:

Die Stadt lehnt die A 39 in der linienbestimmten Form weiterhin ab.

Für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem sind die räumlichen Voraussetzungen zu schaffen (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG), diesem Auftrag wird die Planung nicht gerecht, vielmehr wird Straßenverkehr weiter induziert.

Während der Siedlungsraum an der B4 nicht relevant entlastet wird, wird die Autobahn vollkommen neue Belastungen nach sich ziehen. Denn selbst eine Halbierung der Verkehrsmengen auf der B4 würde nur zu einer kaum spürbaren Minderung der dortigen Beurteilungspegel um ca. 3 dB(A) beitragen, so dass sich die Lärmbilanz des hochwertigen Landschaftsraums, und damit die Aufenthaltsqualität zwischen Lüneburg und Bad Bevensen durch den Bau der Autobahn A 39 insgesamt weiträumig deutlich verschlechtern wird.

Die Stadt lehnt auch die Abschnittsbildung in dieser Form ab. Ein Abschluss an der L 253 hat verkehrliche Auswirkungen, die nicht kalkulierbar sind und die auch in den ausgelegten Unterlagen nicht dargestellt sind – vor allem nicht für den (langen) Zeit-

raum teilweiser Inbetriebnahme einzelner Abschnitte. Die Inbetriebnahme der Abschnitte 1 und 2 ohne den Abschnitt 3 dürfte aufgrund der Abflüsse durch Römstedt und Groß Hesebeck sogar unmöglich sein.

Die zukünftige Verkehrsverteilung innerhalb des Ortszentrums von Bad Bevensen ist unklar bzw. unschlüssig. Die Stadt fordert den Vorhabenträger auf, eine projektspezifische Verkehrsuntersuchung nach dem Stand der Technik mit einem aktuellen Analysefall zu den verschiedenen Planfällen (ohne B 190) zur Verkehrsverlagerung im untergeordneten Straßennetz inkl. des Straßennetzes von Bad Bevensen vorzulegen. Insbesondere müssen die verkehrlichen Wirkungen für den Fall des Ausbaus der Abschnitte 1, 2 und 7 dargestellt werden, damit die Folgen eines Zwischenzustandes auf den Kurbetrieb beurteilt werden können.

Die Auswirkungen im 3. Abschnitt auf den Ortsteil Groß Hesebeck sind im Hinblick auf Schallbelastungen und Flächeninanspruchnahme so erheblich, dass die Trassenführung insgesamt zu überprüfen ist. Die L 252 muss nach dem in diesem Verfahren enthaltenen Anschluss an die L 253 und der Variantenplanung im Abschnitt 3 über die A 39 geführt werden, und das mit einem Damm von mindestens 9m Höhe in unmittelbarer Ortsnähe. Dies ist unzumutbar und wäre mit einer optimierten Variante vermeidbar.

Es wird angeregt, auf eine Erörterung nicht zu verzichten (§ 17a Nr. 1 FStrG). Dies dürfte auch kaum zulässig sein,

vgl. Peters, Verkehrswegrechtliche und immissionsschutzrechtliche Zulassungsverfahren mit UVP ohne Erörterungstermin?, NuR 2018, 457, 459).

Es wird zudem beantragt, die am Ende dieser Stellungnahme genannten Unterlagen vorzulegen bzw. durch den Vorhabenträger anfertigen zu lassen.

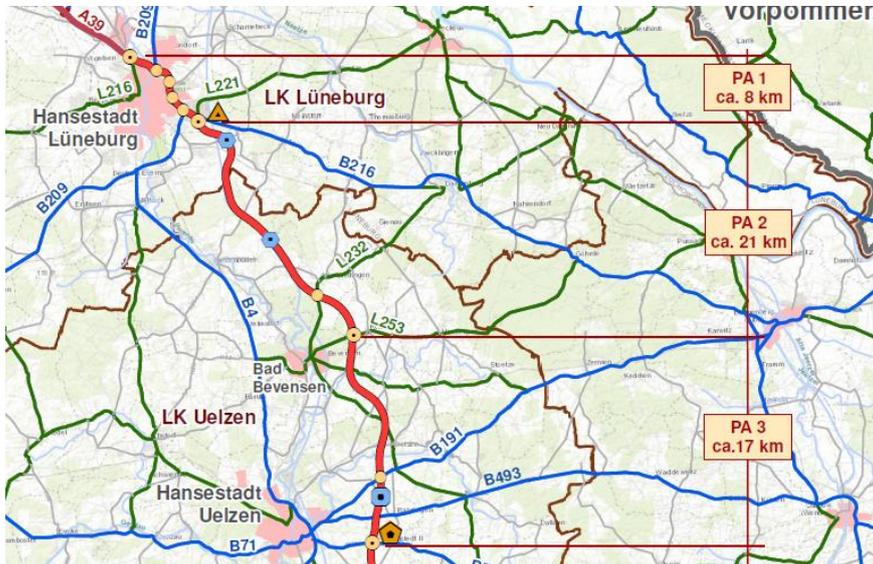
I. Das Vorhaben

1.

Es handelt sich vorliegend um den zweiten Abschnitt der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg. Nur im 7. Abschnitt (Ehra-Wolfsburg) ist bereits ein Planfeststellungsbeschluss ergangen. Der Vollzug ist derzeit ausgesetzt, der Planfeststellungsbeschluss wird gerichtlich angegriffen.

Der vorhergehende Bauabschnitt (1. Bauabschnitt) nördlich und östlich von Lüneburg ist nach wie vor nicht planfestgestellt (ursprünglich sollte die Verkehrsübergabe 2017 sein, jetzt 2024). Selbst die Erörterung dieses Abschnitts fehlt noch, sodass auch für den hier ausliegenden 2. Bauabschnitt nicht abzusehen ist, wann das Verfahren beendet wird.

Das Planfeststellungsverfahren für den 3. Abschnitt (bis Uelzen) ist nicht eingeleitet.



Die Unterlagen sind umfangreich und lagen in Papierform in 28 Ordnern aus.

Darunter befinden sich auch umfangreiche Unterlagen, die sich mit dem Gesamtprojekt A 39 befassen, mit der Alternativenuntersuchung im Abschnitt 3 (EB S. 48 ff.) sowie mit dem Anschlusskonzept, das auch den folgenden Abschnitt betrifft. Diese Zusammenhänge sind schwer zu erfassen, vor allem für die betroffene Öffentlichkeit im Abschnitt 3, dies betrifft u.a. die Ortsteile Röbbel und Hesebeck.

2.

Der zweite Bauabschnitt hat eine Länge von 20,7 km und steht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030. Nach RIN wird das Vorhaben als AS 1 (Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion) eingestuft, und nach RAA in die EKA 1 (Erläuterungsbericht, EB, S. 11). Der Abschnitt verläuft von östlich Lüneburg bis Bad Bevensen mit Anschluss an die L 232 bei Altenmedingen und an die L 253. Der Elbe-Seiten Kanal wird südlich von Lüneburg mittels eines Brückenbauwerks gequert (Unterführung ESK, BW 2_02, S. 86 EB), dann verläuft die Trasse östlich des ESK.

Sowohl die L 232 als auch die L 253 führen direkt in das Stadtzentrum von Bad Bevensen mit Querung des Elbe-Seiten-Kanals.



BW 2_06 (Grünbrücke) liegt im Wasserschutzgebiet, Zone III B. Das BW 2_08 zur Unterführung des Vierenbachs hat eine LW von 152m und dient u.a. der Erhaltung von Vernetzungsstrukturen.

Es sind zwei unbewirtschaftete PWC Anlagen vorgesehen.

Die Anschlussstelle an der L 253 liegt außerhalb des Stadtgebiets. Bisher erfolgt die verkehrliche Anbindung der Stadt Bad Bevensen in der Hauptsache über die B4 im Westen, dort befinden sich auch die gewerblich genutzten Bereiche der Stadt. Die Erholungszentren (Kurbereich), Krankenhäuser, Kliniken und das Alten- und Pflegeheim von Bad Bevensen liegen im Osten. Diese befinden sich zukünftig im Nahbereich der Autobahn. Eine Entwicklung der Stadt entlang der L 253 ist nicht vorgesehen.

3.

Für das Prognosejahr 2030 wird im Erläuterungsbericht für die Autobahn selbst eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV 2030) von 29.600 nördlich der L 232 bzw. 29.900 Kfz/24 h südlich der L 232 mit einem LkW-Anteil von 26 %, der bei den Verkehrslärmbelastungen dominant ist, erwartet (EB S. 12). Diese Angabe stimmt allerdings mit der VU, Abb. 27 nicht überein, dort werden nur 28.900 Kfz/24h für den Abschnitt südlich der L 232 und nördlich der L 253 angegeben.

Nicht nachvollziehbar sind die Veränderungen zwischen der Prognose für 2025 und für 2030, da noch 2013 in der damals aktuellen Verkehrsuntersuchung nur 24.800 und 23.700 Kfz/24h nördlich und südlich der L 232 im Planfall 2 prognostiziert worden waren (vgl. dort Abb. 27 im Anhang 1 der VU von SSP, 2013).

In einer Reihe von Gemeinden werden im nachgeordneten Straßennetz erhebliche Lärmsteigerungen berechnet.

Der EB erläutert die verkehrliche Bedeutung und Notwendigkeit auf S. 17 ff. Die Region südlich von Lüneburg sei strukturschwach und die Entwicklungsvoraussetzungen würden durch den Autobahnanschluss erheblich verbessert. Der Bedarf liege vor allem bei den Güter- und Schwerlastverkehren, die vor allem über die Straße abgewickelt würden, (EB S. 19).

Zudem wird auf Grundlage der veralteten Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 in Niedersachsen der Entlastungsbedarf insbesondere der B 4 angeführt (EB. S. 19f.) Die B4 bleibt danach allerdings auch im Planfall immer noch stark belastet (etwa rd 20.000 Kfz/24h bei nördlich Melbeck), Ziel sei aber eine Funktionstrennung zwischen bestehenden Bundesstraßen und der neuen Autobahn (EB S. 19). Südlich von Melbeck wird die B 4 nach der Prognose um 5.000 bis 7.500 Kfz/24h entlastet, eine Halbierung der Verkehre wird nicht erreicht.

Welche immissionsseitigen Verbesserungen tatsächlich erreicht werden, ist nicht ausgeführt. Grundsätzlich wird für die A 39 eine lärmmindernde Deckschicht vorgesehen, -2dB(A). (EB. S. 73)

Analysejahr für die verkehrlichen Entwicklungen und auch für die Verkehrsuntersuchung ist 2012, das Prognosejahr 2030 (EB S. 18). Bei einer Bauzeit von 5 Jahren und einer voraussichtlichen Verfahrensdauer von mindestens 3-5 Jahren bis endgültig unanfechtbar Baurecht vorliegt, wird der Abschnitt frühestens Ende 2028 für den Verkehr freigegeben. Die Prognose bezieht sich dann nur noch auf 2 Jahre. Dies ist unzureichend nach den Anforderungen der Rechtsprechung an ausreichende Prognosezeiträume.

Der Abschnitt hat laut EB eine eigenständige Verkehrsfunktion (mit zwei Anschlußstellen). Unüberwindbare Hindernisse bei den 7 Abschnitten zwischen Lüneburg und Wolfsburg sollen nicht vorhanden sein. Dies wird bezweifelt da eine Inbetriebnahme ohne Abschnitt 3 zu unbeherrschbaren Problemen im untergeordneten Verkehrsnetz führen werden.

4.

Der Bau erfolgt überwiegend in Dammlage (bis 10 m Höhe) und mit Vorbelastung im Bereich von Torflöchern und -linsen und andererseits Geländeeinschnitte (max. von rd. 12 m am „Schaperberg“ bei Bau-km 9+550). Die Trasse verläuft von Bau-km 5+000 bis Bau-km 9+580 – also auf 4,58 km lang - im Trinkwasserschutzgebiet, Fassungsbe- reich der „Weiteren Schutzzone“, Zone III B, vgl. EB S. 119 ff.

Für die Bauzeit sind fünf Jahre vorgesehen, dies wird aber nicht substantiiert und angesichts der baulichen Herausforderungen und der aktuellen Erfahrungen bezweifelt.

Laut Vorhabenträger kann die A 39 im 2. Abschnitt

„außerhalb des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes weitgehend ohne Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs hergestellt werden. Für den Ausbau der kreuzenden Straßen und Wege und die entsprechenden Bauwerke sind während der Bauzeit provisorische Umfahrungen vorgesehen. (EB, S. 136)

5.

Eine UVP ist verpflichtend, jedoch wird das neue UVPG 2017 nicht durchgehend angewandt (EB S. 16). Es ist unklar, welche Übergangsregelung gilt, da der Zeitpunkt der Verfahrensschritte unbekannt ist.

Es gilt grundsätzlich die Fassung des UVPG mit letzter Änderung durch Gesetz vom 08.09.2017. Der Vorhabenträger bezieht sich auf § 74 UVPG dieser Fassung und wendet (wohl) das UVPG in der Fassung der Änderung vom 05.05.2017 an. Auf die notwendige richtlinienkonforme Auslegung (RL 2014/52/EU) wird hingewiesen.

6.

Grundlage für die Variantenwahl und Linienbestimmung ist die VUNO (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung) Nordost aus dem Jahr 1995 mit Aktualisierung 2002 (EB S. 13). Die Linienbestimmung erfolgte zunächst nach UVS Stufe I (2003) und II und nach Raumordnungsverfahren (ab 2006). Die Landespflegerische Feststellung der Vorzugslinie mit Auflagen erging am 24.08.2007 und die Linienbestimmung nach § 16 FStrG am 31.10.2008.

Die A 39 ist Bestandteil der sogenannten „Hosenträgervariante“, das als Konzept sowohl die A 39 sowie die A14 und den Neubau der B 190 n als West-Ost-Querspange vorsieht.

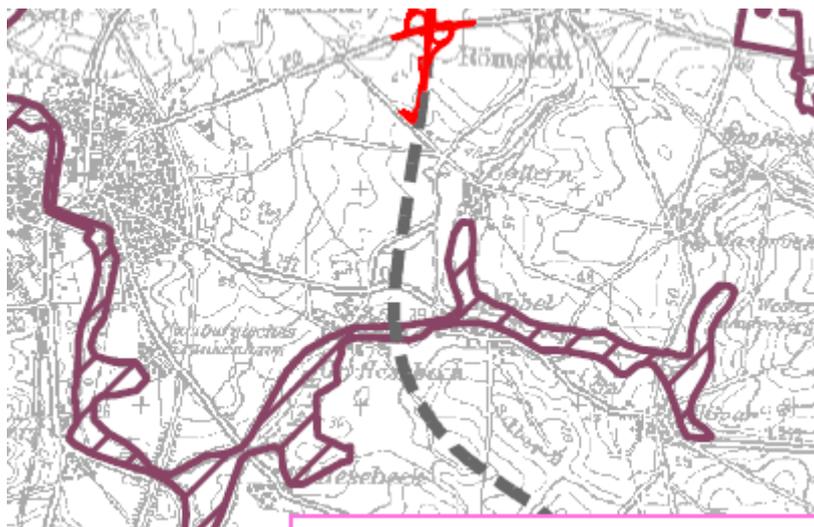
Die Grundkonzeption des Gesamtprojektes A 39 mit B 190n wird mit dem Bedarfsplan 2016 jedoch nicht weiterverfolgt, da die B 190n in den weiteren Bedarf abgestuft wurde. Somit wird eine Finanzierung und Realisierung der B 190 erst nach 2030 möglich. Daher hätte aus diesseitiger Sicht auch die VU neu erstellt werden müssen, da bislang die verkehrlichen Effekte beider Maßnahmen immer gemeinsam betrachtet und untersucht worden sind. Hierzu vertiefend unten.

Die Linienbestimmung enthält eine Auflage im Hinblick auf die erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen:

„es bleibt jedoch offen, ob andere ernstzunehmende und weniger beeinträchtigende Alternativen zu würdigen sind.“ (Linienbestimmung, S. 7).

Der naturschutzfachliche Planungsauftrag wird aufrechterhalten¹ und besteht so lange fort, wie die naturschutzfachlichen Probleme nicht in der Sache abgearbeitet sind. In der Regel wird das erst im Rahmen der Planfeststellungsverfahren möglich sein. Zur abschließenden Feststellung der Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages ist die Zustimmung des Deutschen Bundestages erforderlich. Dieser entscheidet darüber im Rahmen seiner Beratung über den jährlichen Straßenbauplan, der als Anlage zum jeweiligen Bundeshaushalt verabschiedet wird.“ (Linienbestimmung, S. 8).“

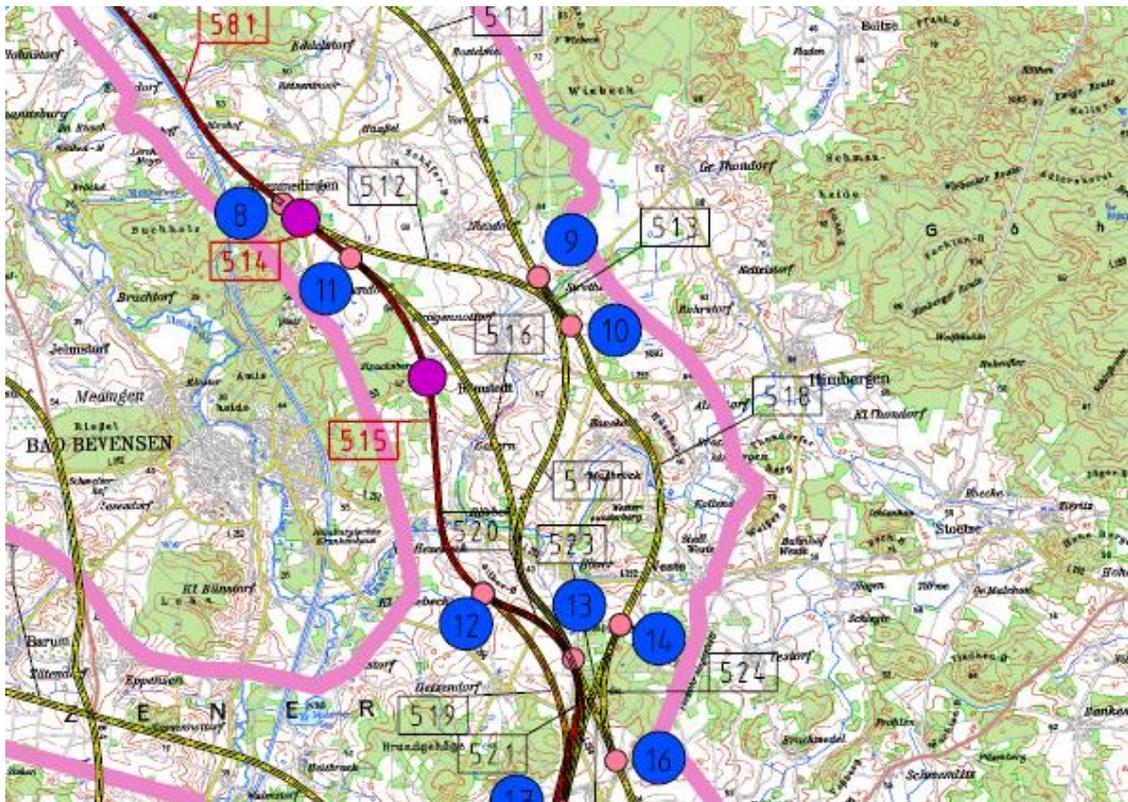
Das benannte FFH-Gebiet zieht sich entlang der Ilmenau. Dazu gehört insbesondere auch der Röbbelbach im Bereich Groß Hesebeck und Röbbel bis Höver. Die linienbestimmte Trasse quert das FFH-Gebiet mit Hilfe eines Brückenbauwerks.



(aus: Unterlage 19.3 – Überblickskarte)

Der relevante Bereich ist hier in der Übersichtskarte aus dem Raumordnungsverfahren ersichtlich, mit Gelenkpunkten (rote Trasse ist die Vorzugstrasse). Er befindet sich im 3. Bauabschnitt.

¹ Im BWVP 2030 findet er sich nicht mehr, ist aber auf Grundlage der Linienbestimmung weiterhin verwaltungsintern bindend.



In den Planfeststellungsunterlagen wird eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH Gebiets 2628-331 „Ilmenau mit Nebenbächen“ durch die Planfeststellungsvariante nicht prognostiziert, eine Ausnahmepfung nach § 34 Abs. 4 BNatSchG wird nicht durchgeführt (EB S. 22).

Die landesplanerisch festgelegte Trasse verläuft etwa mittig zwischen den Ortsteilen Groß Hesebeck und Röbbel. Die Trasse verläuft weiter nordwestlich von Altenmedingen und dann in einem östlichen Bogen um Seckendorf und die Waldgebiete um Bad Bevensen herum. Die Anschlussstelle ist nach der landesplanerischen Festlegung mit der L 253 westlich von Römstedt geplant.

Die Vorzugsvariante der landesplanerischen Festlegung, die in der Linienbestimmung bestätigt wurde, ist grundsätzlich die Hauptvariante Ost. Die Hauptvariante West hätte Bad Bevensen westlich weiträumig umfahren, wobei auch hier eine Variante vorgesehen war, die von Hanstedt aus nördlich von Uelzen einige Ortsteile Bad Bevensens betroffen hätte. Eine Übersichtskarte aus dem Raumordnungsverfahren findet sich auf S. 26 des EB.

Die Vorzugsvariante des Variantenvergleichs im Planfeststellungsverfahren wird als die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen angesehen und die Abwägung der landesplanerischen Feststellung dazu bestätigt (EB S. 17) obwohl sie auf einer

Strecke von 4,5 km ein Trinkwasserschutzgebiet quert (EB. S. 94) und wasserseitige Belange im Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren unzureichend, nämlich ohne zwingende Beachtung der Vorgaben der WRRL berücksichtigt wurden.

Zwangspunkte sind im EB auf S. 66 f. aufgeführt. Linienverläufe mit Radien über 1.350 wurden ausgeschlossen (EB S. 67).

7.

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sollen durch den Verkehr auf der Autobahn nicht überschritten werden, wohl aber im Zulauf, d. h. im nachgeordneten Straßennetz. Aktiver Schallschutz ist nicht vorgesehen (EB S. 91).

Die Unterlage 17.1.4.1 „Schalltechnische Untersuchungen Lärmzuwachs im Bestandsnetz - Planfall 2a“ betrachtet auf Grundlage des BVerwG Urteils vom 17. März. 2005 – BVerwG 4 A 18.04 – Frankenschnellweg (Frankenschnellweg-Urteil) alle Straßen bei denen sich durch eine Verkehrszunahme eine Steigerung des Emissionspegels von > 0,2 dB(A) ergibt.

Planfall 2a ist der Bezugsfall mit Abschnitt 1 der A 39, jedoch zusätzlich mit fertig gestellter A 39 in den Abschnitt 1, 2 und 7, Planfall 8 ist der Bezugsfall, jedoch zusätzlich die durchgehende A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit B 190n.

Dort heißt es

„In der Verkehrsuntersuchung zum „Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n“ wurden die Verkehrswerte für den Bezugsfall (hier Planfall 1), sowie den in diesem Abschnitt maßgebenden Planfälle 2a (Baubereich 1, 2 und 7 sind bereits fertig gestellt) ermittelt“ (S. 5).

In der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21.1, Schlussbericht, SSP 2015) finden sich diese Angaben allerdings nicht. Ein Planfall mit den PF-Abschnitten 1,2 und 7 wurde nie berechnet, sodass die Frage ist, woher die Eingabedaten der Schalltechnik für den Planfall 2a stammen. Hier besteht Bedarf einer Vorlage der entsprechenden Berechnung durch den Vorhabenträger.

Insgesamt ergeben sich für den Planfall 2a deutliche Lärmpegelerhöhungen im Bestandsnetz Die schalltechnische Untersuchung fasst die Auswirkungen so zusammen:

„Nach der Verkehrsfreigabe des zweiten Planungsabschnittes des A 39, bei der die weiteren Planungsabschnitte 3, 4, 5 und 6 der A 39 noch keine Verkehrswirksamkeit haben, wird sich der Verkehr am Ende der A 39 dann auf das vorhandene Straßennetz (Bestandsnetz) verteilen. Mit dem Planfall 2a der Verkehrsuntersuchung wurde diese Verteilung ermittelt. Danach erfolgt ein

starker Verkehrsstrom in Richtung Römstedt und dann weiter in Richtung Uelzen. In den Ortslagen, die sich in diesem Streckenabschnitt befinden, ergeben sich auch die höchsten Lärmerhöhungen im Bestandsnetz.“ (S. 6)

Die Aussage, wonach sich aus der VU von SSP vom November 2015 die Belastungen des Planfalls 2a ergeben ist nicht richtig. Dort wurde kein Planfall 2a ermittelt. Die schalltechnische Untersuchung zum Planfall 2a vom September 2017 (vgl. Unterlage 17.1.4.1) beruht offenbar auf einer Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung von 11/2015.

Die Verkehrsuntersuchung, in der die Belastungen des Planfalls 2a ermittelt wurden, muss öffentlich ausgelegt werden, schon allein weil die Unterlagen im Hinblick auf Anwohner an den Landesstraßen keine Anstoßwirkung entfalten kann. Außerdem müssen nicht nur die schalltechnischen Auswirkungen, sondern auch die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes, den Kurbetrieb und die Luftschadstoffbelastung ermittelt werden.

8.

Die Planbetroffenheit erstreckt sich auf die Flächeninanspruchnahme durch die Trasse mit Böschung und Anbaubeschränkungen, evtl. auch Veränderungssperre und Vorkaufsrecht, Zerschneidung, Verlust von Restflächen und sonstigen Betriebserschwernissen auch für Landwirte aus Bad Bevensen.

Auch die Erholungseignung der Landschaft (nicht zuletzt die Naherholung) wird nicht unerheblich beeinträchtigt, was für einen Kurort besonders relevant ist. Relevant ist auch die Luftbelastung, insbesondere durch Stickoxide und Feinstaub im Nahbereich sowie die Änderung des Kleinklimas.

9.

Vorgesehen ist eine Unternehmensflurbereinigung (§ 87 FlurbG) auch unter Einbeziehung des Gebiets der Stadt Bad Bevensen. Allerdings muss die Konfliktbewältigung in dem Planfeststellungsverfahren geleistet werden, sodass auf qualifizierte Einwendungen nicht verzichtet werden darf.

II. Betroffenheit und konkrete Fehler der Planunterlagen

1.

Die Stadt Bad Bevensen ist durch die Trasse im 2. Bauabschnitt u.a. durch Beanspruchung des eigenen Gemeindegebiets sowie gemeindeeigener Flächen, daneben aber in vielfältiger Weise betroffen und befürchtet vor allem negative Folgen der verkehrsinduzierenden Wirkung einer neuen Autobahn sowie die konkrete Verlagerung von Verkehren auf dem untergeordneten Straßennetz. Daneben sind die Auswirkungen auf die Ortsteile im Osten der Stadt erheblich.

Diese grundlegenden Befürchtungen bezieht beziehen sich auf das Gesamtvorhaben, aber vor allem auf die Abschnitte 2 und 3.

2.

Durch die A 39 wird insgesamt ein erheblicher Teil des Gemeindegebiets in Anspruch genommen, auch für Ausgleich und Ersatz. Im Abschnitt 2 ist die Stadt Bad Bevensen (Gemeindegebiet) durch Flächeninanspruchnahme für das Versickerungsbecken 9 betroffen:

4004 m² vorübergehende Inanspruchnahme
10496 m² Grunderwerb
(vgl. Grunderwerbsverzeichnis 25.11.1, 25.11.2; 25.12.1; 26.01.1; 26.01.2;
Grunderwerbsplan Unterlage 10.1. Blatt 26)

Dieses Becken dient bereits dem Abschnitt 2.

Für den 3. Abschnitt werden ca. 30 ha Gemeindegebiet für A39, Rückhaltebecken und verlegte Anschlussstraßen benötigt. Die Maßnahmen für Ausgleich und Ersatz sind noch unklar.

3.

Zu berücksichtigen sind auch die Auswirkungen der geplanten Alpha E Bahntrasse, die Bad Bevensen erheblich betreffen wird. Dieses Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen, und für das Ausbauprojekt sind 3,8 Milliarden Euro veranschlagt. Die Vorplanungen haben begonnen.



Der Ausbau würde im Bereich des jetzigen Bahnhofs stattfinden – und damit mit der Baustelle der A 39 im Osten der Stadt diese kumulativ über Jahre belasten.

Die Stadt ist der Auffassung, dass es sich bei diesen Vorhaben um kumulative Vorhaben im Sinne des § 10 Abs. 4 UVPG handeln kann, weil sich der Einwirkungsbereich der Vorhaben überschneidet und die Vorhaben verkehrsfunktional und verkehrswirtschaftlich aufeinander bezogen sind bzw. sein müssten.

4.

Es fällt auf, dass sich die Kilometrierung nicht der des 1. Bauabschnitts (BA) anpasst (dieser geht bis Bau-km 8+700). Das Grunderwerbsverzeichnis beginnt bei Bau-km 0+750 und endet bei Bau-km 21+630. Dies geht über Anfang und Ende der Baustrecke hinaus (Übersichtskarte).

Da eine Anschlussstelle beim Baubeginn des 2. BA fehlt, hat dieser keine eigenständige Verkehrsbedeutung und könnte ohne den 1. BA ein unzulässiger Planungstorso werden

Kühling/Herrmann, Fachplanungsrecht, 2. Aufl. 2000, Rz. 259

5.

Die Stadt ist Kurheilbad und dessen Sicherung hat besonderes Gewicht. Dass dies auch im Kontext eines Planfeststellungsverfahrens besonderes Gewicht hat, ist durch den 9. Senat des BVerwG bereits entschieden

BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008 – 9 A 14/07 –, juris (Bad Oeynhausen),
Rdnr. 121.

Die Stadt Bad Bevensen ist seit 1975 als Mineralheilbad mit Heilanzeigen Atemwegserkrankungen anerkannt. Die Stadt wurde in einer Umfrage 2018 gleich dreimal mit der Note „sehr gut“ bewertet in den Kategorien medizinisches Angebot, kurorttypisches Angebot und Infrastruktur. Unterkriterium war die ruhige Lage sowie die angebotene Erholung in der freien Natur. Gerade dies wird durch gleich zwei Infrastrukturvorhaben gefährdet: die A 39 und die Alpha E Trasse.

Das Angebot des Kurortes richtet sich an Menschen, die in der ruhigen und waldreichen Umgebung etwas für ihre Gesundheit und die Erhaltung ihrer körperlichen Fitness tun wollen. Im Zuge der Autobahnplanung ist zwingend zu beachten, dass eine Gefährdung des Status als Kurort nicht nur dann bevorsteht, wenn die geltenden Luftqualitätsgrenzwerte oder Lärmgrenzwerte überschritten werden. Maßgeblich ist z.B. nicht ein Tages- oder Jahresmittelwert, sondern aufgrund der durchschnittlichen Aufent-

haltdauer der Kurgäste ein 14tägiger Mittelwert.² Hierzu finden sich keine Detailausagen in den Unterlagen.

Jede Steigerung der Feinstaubbelastung im Bereich der Kurgebiete ist schädigend für den Kurbetrieb. Feinstaub ist krebserregend und verursacht Atemwegserkrankungen – es gibt keine unkritische Belastungsschwelle.

Internationale Studien der Weltgesundheitsorganisation WHO zeigen, dass kurzfristige Änderungen in der Belastung mit PM10 sich direkt als negative Veränderungen bei den Gesundheitsfolgen niederschlagen. Eine Erhöhung der Feinstaubbelastung ist grundsätzlich nicht mit den Zielen einer Kur vereinbar.

Der derzeitige Grenzwert der 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit einem 24h Grenzwert von sogar $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 35 zugelassenen Überschreitungen pro Kalenderjahr ist angesichts der WHO Luftqualitätsrichtlinien ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ³) als deutlich zu hoch zu bezeichnen und nicht geeignet, die menschliche Gesundheit genügend zu schützen.

Die Verordnung über die staatliche Anerkennung von Kur- und Erholungsorten vom 22. April 2005⁴ sieht als Anerkennungsvoraussetzung vor, dass die in der Gemeinde u.a. „eine die Gesundungs- und Erholungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigende, artbezeichnungsspezifische Luftqualität“ vorhanden sein muss. Zudem muss die „Ortslage ... der Artbezeichnung entsprechen und darf, ebenso wie die Immissionsbelastung, die Gesundungs- und Erholungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigen“. (§ 2). Diese Voraussetzungen müssen dauerhaft vorliegen, und ggf. nachgewiesen werden.

6.

Die Stadt ist zudem der Auffassung, dass die östliche Führung der A 39 grundsätzlich nicht raumverträglich ist und im Raumordnungsverfahren eine westliche Führung fehlerhaft verfrüht ausgeschieden wurde. Die westliche Führung der A 39 würde jegliche zusätzliche Belastung der Kurbereiche durch Durchgangsverkehr ausschließen.

Wie bekannt, hatte die Stadt der Stadt Bad Bevensen schon am 18.08.2011 eine grundsätzliche Resolution verabschiedet. (Stadt/2011/030):

Der Rat der Stadt Bad Bevensen hat die am 12.05.2011 vorgestellte neue Trassenführung der A 39 im Bereich Groß Hesebeck mit Betroffenheit und Unverständnis zur Kenntnis genommen. Die u.a. aus dieser Trassenführung

² Durchschnittliche Aufenthaltsdauer, vgl. Deutscher Tourismusverband e.V. / Deutsche Heilbäderverband e.V., „Begriffsbestimmungen – Qualitätsstandards für die Prädikatisierung von Kurorten, Erholungsorten und Heilbrunnen“ (12. Auflage, Bonn 2005).

³ WHO Fact Sheet No. 313, October 2006, www.who.org

⁴ Nds. GVBl. S. 124

resultierenden Auswirkungen auf Bad Bevensen, insbesondere im Bereich der Ortsteile Groß Hesebeck, Röbbel und Gollern, werden in keinem Fall akzeptiert. Der Rat lehnt daher diese Linienführung entschieden ab. Abgelehnt wird weiterhin jede Abschnittsbildung, die auf Grund der sich daraus ergebenden vorläufigen Verkehrsführung zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung in Bad Bevensen führen kann. Sofern diesen grundsätzlichen Forderungen der Stadt Bad Bevensen nicht gefolgt wird, lehnt der Rat den Bau der A 39 ab und wird dann alle ihm zur Verfügung stehenden rechtlichen und politischen Möglichkeiten nutzen um den Bau zu verhindern.

Hintergrund war damals das Heranrücken der Trassenführung der A 39 in Abschnitt 3 an den Ortsteil Groß Hesebeck, mit den entsprechenden Folgen für die Wohnbevölkerung, sowie die unbewältigte Frage des Verkehrs im nachgeordneten Straßennetz. Diese Probleme sind nicht bewältigt worden.

Der Rat der Stadt Bad Bevensen wird sich im August 2018 mit einer neuen Resolution befassen.

7.

Die A 39 verstärkt durch **Induktion von Verkehr** mittels Verbrennungsmotoren die generelle Belastung mit Luftschadstoffen. Der Verkehr ist in Deutschland mit einem Anteil von 40,7% etwa weiterhin mit Abstand der größte Verursacher von Stickstoffdioxid-Emissionen⁵, beim Feinstaub liegt der Anteil bei ca. 15% (PM10).

Die Bundesregierung hatte sich seit 2002 auf Grundlage der Nachhaltigkeitsstrategie vorgenommen, bis zum Jahr 2010 den gemittelten Ausstoß der vier Luftschadstoffe Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffoxide (NO_x), flüchtige organischen Verbindungen (VOC) und Ammoniak (NH₃) um 70 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu senken. Dieses Ziel wurde verfehlt. Die Emissionshöchstwerte der bisher gültigen NEC-Richtlinie⁶ (Art 4) werden auch 2015 noch überschritten, was einem Kurort selbst dann Sorgen bereitet, wenn die Grenzwerte der 39. BImSchV in Bad Bevensen selbst eingehalten werden (EB S. 101). Denn die Einhaltung von gesetzlichen Grenzwerten allein hilft nicht weiter, weil sich bekanntlich diese Grenz- oder Richtwerte in segmentierter Weise an den Anforderungen orientieren, die die menschliche Gesundheit durchschnittlich stellt. Darin liegt aber eine strukturelle Unterschätzung der Risiken, da es zum einen auch zu *Belastungskumulationen* kommen kann und zum anderen überdurchschnittlich sensible Menschen wie Kleinkinder, ältere oder kranke Personen

⁵ UBA, Daten zur Umwelt 2015.

⁶ NEC-Richtlinie (*National Emission Ceilings Directive*) = Richtlinie (EU) 2016/2284 vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG. Die Mitgliedstaaten müssen diese Richtlinie bis zum 30. Juni 2018 in nationales Recht umsetzen. Vgl. BT Drucksache 19/1598.

vielfach besonders empfindlich auf Umweltbelastungen reagieren. Genau solche Personenkreise frequentieren aber Bad Bevensen.

Lärmbelastungen sind im dicht besiedelten Deutschland ein weit verbreitetes Phänomen. 54% der deutschen Bevölkerung fühlen sich vom Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt⁷, so dass viele Erholungssuchenden in Bad Bevensen auch maßgeblich Ruhe suchen. Eine Autobahn induziert Straßenverkehr und erhöht somit sowohl im direkten Trassenumfeld als auch ansonsten die Lärmbelastung. Die A 39 wird bisher unverlärmt Erholungsbereiche vollkommen neu verlärmen, und zwar beidseitig der Trasse jeweils bis zu einer Tiefe von 2.000 m, ohne dass Siedlungsräume an der B 4 und dem nachgeordneten Netz dadurch spürbar entlastet werden.

Die Stadt ist als Kurort auch auf diese unverbauten Erholungsbereiche angewiesen und sieht der **Flächenversiegelung** mit Sorge entgegen, siehe oben. Die – durch einen Autobahnbau beförderte – ungebrochene Zunahme des Individualverkehrs bedeutet nicht nur absolut mehr Fahrzeuge auf den Straßen sondern eben auch immer weiter fortschreitenden Flächenverbrauch für Verkehrswege, auch im untergeordneten Straßennetz.⁸ Der Flächenverbrauch dieses Abschnitts allein beträgt mit Ausgleichsflächen ca.221 ha.

Zuletzt ist die Stadt zudem Befürworter einer **schnellen Verkehrswende** um die schlimmsten Folgen des globalen **Klimawandels** eventuell noch abfedern zu können. Die Stadt ist derzeit dabei, ein nachhaltiges Verkehrskonzept aufzustellen, und wird dabei von den Bundesplanungen erheblich vorbestimmt.

8.

Die Stadt Bad Bevensen rügt, dass neben der AS an die L 232 (Bau km 16+990) nun die weitere Anschlussstelle in nur sehr geringer Entfernung an der L 253 (Bau km 21+200) geplant wird, und zwar in einem Einschnittsbereich, obwohl in der VU die AS noch an der L 252 vorgesehen war, und der Fachgutachter SSP Consult in der Anlage 3 zur VU zur Situation von Bad Bevensen explizit die Kombination der Anschlußstellen an der L 232 und L 252 empfiehlt.

Dort heißt es:

„Unter Berücksichtigung verkehrlicher Aspekte wird somit die Anlage von zwei Anschlussstellen im Bereich Bad Bevensen, der AS 7 (L 232 nördlich Bad Bevensen) und der AS 9* (verlegte L 252 östlich Bad Bevensen), für den

⁷ Vgl. Koch, Wege zu einer umweltfreundlichen Mobilität: Entwicklungslinien des Verkehrsumweltrecht, in: GFU 2001: Umweltrecht im Wandel, 875/867

⁸ Vgl. Schimansky, Die Problematik des Freiflächenverbrauchs in Deutschland: Bodenschutz vor Versiegelung aus rechtlicher Sicht, 2003.

Neubau der A 39 empfohlen. Dieses AS-Konzept liegt auch dem „Planfall mit A 39 und B 190n“ der VU A 39 zugrunde.“ (vgl. Unterlage 21.1, Anhang 3, S. 35).“

Die Landesstraße wird über die A 39 überführt (EB S. 78). Die Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich Bad Bevensen (Unterlage 21) wird im Kontext der Verkehrsuntersuchung kommentiert.

Es wird auf folgendes hingewiesen: Bei einer Anschlussstelle an die L253 ist für die Stadt keine Entwicklung, insbesondere keine Entwicklung von Gewerbeflächen möglich, da die Anschlußstrecke zur geplanten Autobahn im Wald liegt. Bei einer Anschlussstelle an die L252 wäre die Ausweisung von GE Flächen mit direkter Anschlussmöglichkeit an die A 39 möglich.

9.

Zudem wird gerügt, dass sich zu den konkreten Verkehrsverlagerungen im untergeordneten Straßennetz im Bereich der Stadt keine Ausführungen in den Unterlagen befinden. Hierzu hätte eine vollständige stadt-regionale Verkehrsuntersuchung nach dem aktuellen Stand der Technik vorgelegt werden müssen.

Einige Ergebnisse von Untersuchungen des Büro SSP sind zwar im Vorfeld in Bad Bevensen vorgestellt worden, diese wären aber zwingend auch den Unterlagen nach § 6 UVPG (alt) bzw. § 15 UVPG aktuell beizufügen gewesen. Angesichts der erheblichen Änderungen die in den Pf Unterlagen gegenüber den verschiedenen Präsentationen der NLStBV vorgenommen wurden, ist die fachliche Richtigkeit der Präsentationen zudem vollkommen unklar.

Die Stadt befürchtet vor allem für die Phase der Inbetriebnahme des Abschnitts 2 ohne den Abschnitt 3 ein erhebliches Anwachsen der Durchgangsverkehre durch Bad Bevensen, da dann der gesamte Autobahnverkehr von der A 39 zur B 4 bzw. umgekehrt durch das Stadtzentrum fahren muss. Hierzu finden sich nur unzureichende Angaben in den Unterlagen, obwohl dies zum Kern der Konfliktbewältigungsaufgabe gehört. Da sich die Gewerbegebiete im Westen der Stadt befinden, muss auch der Quell-Zielverkehr dieser Gebiete durch Bad Bevensen fahren, wenn er zur A 39 fährt.

10.

Die Stadt Bad Bevensen ist ansonsten wie folgt betroffen:

- Die Nähe zu einer langfristigen Straßenbaustelle verringert die Attraktivität der Stadt und ihrer Umgebung und gefährdet daher den Kurstandort

- Die möglicherweise parallele Umsetzung der A 39 und der Alpha-E Trasse führt zu einer doppelten Großbaustelle deren Folgen für die Region nicht abgeschätzt wurden.
- Die Festlegung der Anschlussstelle an der L 253 hat für Bad Bevensen verkehrliche Nachteile zur Folge. Die Abwägung ist an dieser Stelle nicht nachvollziehbar. Die konkreten Verkehrsflüsse beim Anschluss an die L 253 sind dem Anschluss an die L 252/K41 nicht gegenüber gestellt. Außerdem sind die verkehrlichen Effekte der Be- und Entlastung zwischen Elbe-Seiten-Kanal und Stadtzentrum, wie sie von SSP berechnet wurden, nicht plausibel.
- Die Trassenführung zwischen Röbbel und Groß Hesebeck trennt die beiden Ortsteile der Stadt Bad Bevensen voneinander und beeinträchtigt zudem das FFH Gebiet.
- Das Ausbauende befindet sich direkt hinter dem Gelenkpunkt der untersuchten Trassenalternativen. Damit ist die Durchführung eines ergebnisoffenen Planfeststellungsverfahrens im 3. Abschnitt nicht mehr möglich. Angesichts der erheblichen Vorentscheidung für den Abschnitt 3 hätte eine vollständige und großräumigere Variantenprüfung vorgenommen werden müssen.
- Die Stadt weist darauf hin, dass im Bereich des 3. BA offensichtlich vorgesehen ist, einen gemeindlichen Weg nicht anzuschließen (Unterlage 21.3, Lageplan Var. 1, Blatt 1 und 2): Bevensener Weg. Dies ist anzupassen.

III. Verfahren

1. Bekanntmachung

Die Bekanntmachung erscheint unzureichend, da sie ihre Anstoßwirkung verfehlt.

Es wird nicht ausreichend auf Art und Inhalt der ausgelegten umweltbezogenen Informationen verwiesen. Sie bezieht sich zudem auf die Fassung des UVPG vom September 2017 und nicht auf die (wohl) gewollte Fassung vom Mai 2017 [vgl. etwa § 6, der in der Bekanntmachung in Bezug genommen wird].

In der Bekanntmachung heißt es ausschließlich:

„Für das Vorhaben besteht eine gesetzlich festgelegte Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 6 UVPG i.V.m. Anlage 1, Nr. 14.3 (Bau einer Bundesautobahn).

Für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Grundstücke in den Gemarkungen der Stadt

Lüneburg, der Samtgemeinde Ostheide, der Einheitsgemeinde Bienenbüttel und der Gemeinde Bomlitz beansprucht.

Im Hinblick auf die durch das Vorhaben verursachten Lärmzuwächse im Bestands- und nachgeordneten Straßennetz wird die Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Gemeinden begrenzt, in deren Gebiet Lärmsteigerungen von 2 dB(A) oder ein Überschreiten der Gesundheitsgefährdungsschwelle von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tagsüber erstmals prognostiziert wird.

Folgende Gemeinden sind dadurch betroffen:

Samtgemeinde Bad Bevensen-Ebstorf (betreffend die Gemeinde Emmendorf), Samtgemeinde Aue (betreffend die Gemeinden Wrestedt, Soltendieck, Bad Bodenteich und Lüder), Samtgemeinde Hankensbüttel (betreffend die Gemeinden Sparkenshl und Dedelstorf), Samtgemeinde Wesendorf (betreffend die Gemeinden Groß Oesingen und Wagenhoff), Samtgemeinde Brome (betreffend die Gemeinde Brome) und Stadt Wittingen.

Die Planung hätte allerdings auch in Uelzen ausgelegt werden müssen wegen der zwingenden Vorwirkung auf den Abschnitt 3. Zudem erfüllt die Bekanntmachung so ihre Anstoßwirkung im Hinblick auf die zentrale Alternativenprüfung für den Abschnitt 3 nicht. Es wird vielmehr durch den Text suggeriert, dass die Stadt Bad Bevensen gar nicht betroffen ist. Diese Unterlagen (Alternativenprüfung) werden auch im Weiteren nicht erwähnt. Es heißt weiter:

Die vorliegenden Planunterlagen enthalten u. a. folgende entscheidungserhebliche Unterlagen über die Umweltauswirkungen (§ 9 Abs. 1 a Nr. 5 i. V. mit § 6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG -) [hier wieder Bezugnahme auf die alte Fassung des UVPG]:

Erläuterungsbericht, Untersuchung der Umweltauswirkungen, Schalltechnische Untersuchung, Luftschadstofftechnische Untersuchung, Wassertechnische Untersuchung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzbeitrag, FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen.“

Ein Hinweis auf das Anschlusskonzept, das bereits hier festgestellt wird, fehlt.

Der Verweis auf die wassertechnische Untersuchung ist zudem unvollständig, da sich Unterlage 18 lediglich mit der Straßenentwässerung befasst. Auf die materiell-rechtlich relevante Unterlage zur Wasserrahmenrichtlinie und die erhebliche-Betroffenheit des Schutzgut Wasser (Unterlage 21.2) wird nicht verwiesen. Nicht ausdrücklich genannt werden auch die anderen relevanten Schutzgüter, insbesondere hier auch das globale Klima sowie Boden und Bodenfunktionen im Hinblick auf Versiegelung.

2. UVP

Eine Unterlage, die die Umweltauswirkungen im Einklang mit den Anforderungen des UVPG bzw. der UVP-Richtlinie untersucht und darstellt, fehlt. Es wird ausdrücklich gerügt, dass ein Umweltbericht nach § 15 UVPG (neu) nicht mit ausgelegt wurde. Unabhängig davon welche Fassung des UVPG anzuwenden ist, hätte dies die Übersichtlichkeit deutlich erhöht.

Die UVS von 2009/2010 hat ebenfalls nicht mit ausgelegen.

Unter Ziffer 19 der ausgelegten Unterlagen findet sich lediglich der landschaftspflegerische Begleitplan (19.1), der Artenschutzbeitrag (19.2), die FFH Verträglichkeitsprüfung (19.3) und die faunistischen Gutachten (19.4). Die faunistischen Untersuchungen sind aus den Jahren 2009 und 2010 und deshalb veraltet, da sie zum Zeitpunkt der Planfeststellung älter als fünf Jahre sind. Die schalltechnische Unterlage (17.1) und die Luftschadstoff-Untersuchung (17.2) betrachten teilweise die Auswirkungen auf den Mensch, enthalten jedoch keine Aussagen zum Ist-Zustand. Die Luftschadstoffuntersuchung entspricht zudem nicht dem Stand der Technik und gibt daher keine realistischen Werte an, hierzu unten.

Hierbei handelt es sich nicht um rein methodische Fehler, die mglw. keine verfahrensrechtliche Bedeutung haben,

„methodischen Mängel der Gutachten ... stellen keine Verfahrensfehler im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1a UmwRG dar.
(BVerwG, Urteil vom 28. November 2017 – 7 A 1/17 –, Rn. 25, juris)
Hierzu auch: OVG Münster, Beschluss vom 20. Februar 2018 – 8 B 840/17 –, juris

sondern um Fehler im Ergebnis der Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Konkrete fachliche Unterlagen zum Thema Mikroklima und Auswirkungen auf das globale Klima insgesamt fehlen. Im Hinblick auf das Schutzgut Boden fehlen Angaben zum Ist-Zustand. Die Zusammenfassung zum Schutzgut Boden auf S. 108 des EB ist ohne Aussage.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.1) prüft zudem die sogenannten „planungsrelevanten Funktionen“, nimmt aber in der Methodik lediglich auf die Eingriffsausgleichskompensation nach dem BNatSchG in Bezug. Entsprechend heißt es dort:

„Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) ist unmittelbar für die Bewältigung der Eingriffsregelung gemäß §§ 15 ff BNatSchG verantwortlich und liefert wesentliche Angaben nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG“ (S. 2)

Er enthält aber eben nicht alle notwendigen Angaben nach § 6 UVPG (alt).

IV. Stellungnahmen zum Vorhaben

1. BWVP und fehlende Bindung

Die A 39 ist im FStrAbG 2016 insgesamt in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Dieser Bedarf wird daher im EB nicht weiter hinterfragt, da es sich um eine gesetzliche Bedarfsfestlegung handelt, die – nach deutscher Rechtsprechung – auch nur im Willkürfall überprüft werden kann.

Allerdings ist zu beachten, dass aus den seinerzeit sieben Abschnitten der A 39 (bzw. Verkehrseinheiten – VKE) mit insgesamt 106,3 km nunmehr neun Abschnitte mit insgesamt 126 km geworden sind. Im Vordringlichen Bedarf (VB) befinden sich dagegen weiter nur 106,3 km und diese auch noch ohne „besonders hohe verkehrliche Bedeutung“, da mit der Planung ein Engpass nicht beseitigt werden muss (Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, S. 12, 114).

Gleichzeitig ist eine Vertragsverletzungsbeschwerde des BUND e.V. gegen den BWVP 2030 aufgrund von Verstößen gegen die Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung (2001/41/EG) seit 2016 weiterhin anhängig. Zudem ist nach der Aarhus Konvention, Art 9. 2 und 9.3 im Rahmen einer Zulassungsentscheidung die Einhaltung objektiven Umweltrechts generell überprüfbar.

Im Rahmen der Planfeststellung muss daher eine Überprüfung des Bedarfs erfolgen, spätestens im Rahmen einer von dritter Seite bereits angekündigten gerichtlichen Überprüfung. Die Stadt erlaubt sich hierzu die folgenden rechtlichen Ausführungen: Angesichts der aktuellen Herausforderungen, und vor allem der Klimaschutzzwänge muss an Stelle der rein quantitativen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung eine verkehrsträgerübergreifenden Bedarfsprüfung treten.⁹ Dies hat der BWVP nicht geleistet.

a)

Das Fehlen des fachplanungsrechtlichen Erfordernisses der Planrechtfertigung können Kläger [im Klageverfahren] rügen, die durch die enteignende Vorwirkung des Planfeststellungsbeschluss betroffen sind, da die Inanspruchnahme von Eigentum nicht

⁹ Vgl. Verheyen in Koch: Umweltrecht, § 14 Umwelt und Verkehr - Straßenverkehr (im Erscheinen 2018), und aktuell Smeddinck, Verkehr, Mobilität, Nudging, DÖV 2018, 513.

hingegenommen werden muss, wenn die Planrechtfertigung im Sinne fachplanerischer Zielkonformität fehlt.

BVerwG, Urt. v. 18.7.2013 - 7 A 4.12.c

Die Rügebefugnis der Planrechtfertigung steht auch von der Planung betroffenen Gemeinden zu. Obgleich Gemeinden kein Vollüberprüfungsanspruch zukommt, wird die Planrechtfertigung durch das BVerwG auch bei Gemeindeklagen geprüft, und zwar u.a. als Bestandteil der planerischen Abwägung.

BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 2013 – 4 A 1/13 –, BVerwGE 148, 353-373, -juris, Rn. 45.

b)

Es wird in diesem Kontext konsistent auf die sog. Evidenzrechtsprechung verwiesen.

Die Gerichte und hier das BVerwG sind – wie die Planfeststellungsbehörde – an die verbindliche Feststellung des Bedarfs des Vorhabens durch gesetzliche Bedarfsfeststellung gebunden. Das Gericht prüft daher nur, ob der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das hier streitige Vorhaben die Grenzen seines weiten gesetzgeberischen Gestaltungs- und Prognosespielraums überschritten hat (Maßstab der Normenkontrolle).

Denn nach ständiger Rechtsprechung ist der Gesetzgeber bei Feststellung des Bedarfs für ein Vorhaben nicht völlig frei. Würden im Bedarfsplan Vorhaben aufgenommen, denen im Hinblick auf einen künftigen Bedarf jegliche Notwendigkeit fehlt, würde dies die Grenzen des gesetzgeberischen Spielraums überschreiten. Insbesondere ließe eine derartige fehlerhafte Bedarfsfeststellung sich nicht als Konkretisierung des Gemeinwohlerfordernisses für eine Enteignung rechtfertigen und wäre verfassungswidrig. Insoweit ist die fachgerichtliche Prüfung des gesetzlich festgelegten Bedarfs für ein Vorhaben auf eine Evidenzkontrolle beschränkt.

vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 18.7.2013 - 7 A 4.12 – juris

Kommt das BVerwG zu der Ansicht, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht den o.g. verfassungsrechtlichen Anforderungen genügt, muss es gemäß Artikel 100 Abs. 1 GG im Rahmen der konkreten Normenkontrolle die Angelegenheit dem BVerfG zur Entscheidung vorlegen.

c)

Im Rahmen dieser Inzidenzkontrolle des Bedarfsgesetzes (Hier: FStrAbG) im fachgerichtlichen Verfahren über die Zulassungsentscheidung eines Vorhabens wird vertreten, dass die Unvereinbarkeit des Bedarfsgesetzes mit Unionsrecht – und somit ggf.

die Notwendigkeit einer Vorlage nach Art. 267 AEUV – nicht in Betracht kommt. Eine gesetzliche Bedarfsplanung schreibe das Unionsrecht weder vor, noch regle es sie ausdrücklich. Zudem liege selbst in Fällen, in denen der Gesetzgeber noch wesentliche Änderungen am Entwurf des Plans nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung vornimmt und dieser die Ergebnisse der strategischen Umweltprüfung somit i.E. nicht berücksichtigt, kein Verstoß gegen die SUP-Richtlinie vor.

Posser, in: Kment, Energiewirtschaftsgesetz, § 12 e EnWG, Rn 41.

Bislang hat – soweit ersichtlich – das BVerwG Unionsrecht im Rahmen der Inzidenzkontrolle nicht geprüft.

d)

Diese Auffassung kann nach der jüngsten Rechtsprechung des EuGH und der sich anschließenden Rechtsprechung der nationalen Fachgerichte nicht (mehr) gefolgt werden. Vielmehr muss das BVerwG nunmehr bei der rechtlichen Prüfung der Planrechtfertigung das nationale Gesetz –das die Bedarfsfeststellung trifft- nicht mehr nur seiner Evidenzkontrolle unterziehen, sondern zusätzlich dessen Vereinbarkeit mit Unionsrecht überprüfen. Hierauf muss sich bereits die Planfeststellung einstellen.

Der EuGH hat jüngst in seiner sog. Protect-Entscheidung (Urteil vom 20.12.2017, C 664/15) betont, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs das nationale Gericht, das im Rahmen seiner Zuständigkeit die Bestimmungen des Unionsrechts anzuwenden hat, gehalten ist, für deren volle Wirksamkeit zu sorgen, indem es erforderlichenfalls jede – auch spätere – entgegenstehende nationale Rechtsvorschrift aus eigener Entscheidungsbefugnis unangewendet lässt, ohne dass es die vorherige Beseitigung dieser Vorschrift auf gesetzgeberischem Weg oder durch irgendein anderes verfassungsrechtliches Verfahren beantragen oder abwarten müsste

Mit den in der Natur des Unionsrechts liegenden Erfordernissen wäre nämlich jede Bestimmung einer nationalen Rechtsordnung oder jede Gesetzgebungs-, Verwaltungs- oder Gerichtspraxis unvereinbar, die dadurch zu einer Schwächung der Wirksamkeit des Unionsrechts führen würde, dass dem für dessen Anwendung zuständigen Gericht die Befugnis abgesprochen wird, bereits zum Zeitpunkt der Anwendung des Unionsrechts alles Erforderliche zu tun, um von innerstaatlichen Rechtsvorschriften abzuweichen, die unter Umständen ein Hindernis für die volle Wirksamkeit der Unionsnormen bilden.

EuGH (2. Kammer), Urt. V. 20.12.2017- C 664/15 (Protect Natur - Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation/Bezirkshauptmannschaft Gmünd)
= NVwZ 2018, 225, 228, Rn. 56,57.

In dieser Entscheidung war die Klagebefugnis eines anerkannten Umweltverbands Streitgegenstand, der die Verletzung objektiven Unionsumweltrechts rügte, nach dem

einschlägigen Verwaltungsverfahrens- und Verwaltungsprozessrechts in Österreich aber kein Verfahrensbeteiligungs- bzw. Klagerecht hatte.

Der Gerichtshof stützt sich bei Anerkennung des umfangreichen Klagerechts von Umweltverbänden zur Rüge objektiven Unionsumweltrecht auf die praktische Wirksamkeit von Artikel 9.3 Aarhus-Konvention, die (auch) Umweltorganisationen den Zugang zu Gericht zuspricht, um Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen des innerstaatlichen Rechts verstoßen.

In Weiterentwicklung seiner Braunbär I Entscheidung (EuGH, Urt. v. 8.3.2011- C-340/09) entschied der EuGH, dass die Aarhus-Konvention integraler Bestandteil des Unionsrechts geworden und von nationalen Gerichten zu beachten ist. Die Protect Entscheidung wird als weitgehende Öffnung des Klagerechts zur Überprüfung der Einhaltung objektiven Umweltrechts verstanden (Zulässigkeit).

Siehe zur Diskussion: Wegener, Der Braunbär lernt Schwimmen, ZUR 2018, 219.

Das Verwaltungsgericht Berlin und der Verwaltungsgerichtshof Bayern sind der Rechtsprechung des EuGH bereits gefolgt und haben (zumindest) anerkannten Umweltverbänden Klagerechte gegen (umweltbezogene) Rechtsverordnungen zugesprochen, die nach dem einschlägigem nationalem Recht (UmwRG) nicht bestanden, haben also konkrete Vorschriften des einfachen Rechts außer Acht gelassen.

Verwaltungsgericht Berlin, Urt. v. 18.4.2018-11 K 216.17 - juris,
VGH Bayern, 12.04.2018 - 8 N 16.1660 - juris

Im Ergebnis hat also der EuGH den Vorrang des Unionsrechts nochmals bekräftigt und das Recht sowie die Pflicht der nationalen Gerichte, den Vorrang des Unionsrechts im Zweifel durch Nichtanwendung entgegenstehenden nationalen Rechts zu beachten, hervorgehoben.

In materieller Hinsicht ist dem – dort ohne Relevanz für die Zulässigkeit der Klage – das BVerwG jüngst in seinem Urteil zum Dieselfahrverbot gefolgt und hat die für Kfz-Plaketten abschließend regelnde 35. BImSchV unangewendet gelassen, um hierdurch ein Dieselfahrverbot in Städten aussprechen zu können.

Entscheidend war, dass nur durch das Dieselfahrverbot die europäischen Luftreinhaltewerte eingehalten werden können, weshalb die entgegenstehende 35. BImSchV unangewendet zu bleiben hatte.

BVerwG, Urt. v. 27.2.2018- 7 C 26/26, -, juris,

Rn. 33 unter Verweis auf die Protect Entscheidung.

Das BVerwG hat also selbst anerkannt, dass entgegenstehendes nationales Recht unangewendet bleiben muss, sofern nur hierdurch die Bestimmungen des Unionsrechts – zumindest des Unionsumweltrecht- eingehalten werden können.

e)

Die Rechtsprechung ist auf die Prüfung der Planrechtfertigung bei Bedarfsfestlegungen übertragbar.

Sofern Unionsrecht mit dem Bedarfsgesetz nicht in Einklang steht, kann und muss das BVerwG dieses unangewendet lassen –womit die Planrechtfertigung für einzelne Vorhaben entfällt.

Dem BVerwG muss es also möglich sein, im Rahmen der Inzidentkontrolle die Einhaltung von materiellem Umweltunionsrecht zu überprüfen bzw. zu prüfen, ob die Planfeststellungsbehörde dieses eingehalten hat.

Die Rügebefugnis steht nicht nur anerkannten Umweltverbänden zu, sondern allen potentiellen Klägern.

f)

Die Prüfungskompetenz des BVerwG des höherrangigen Europarechts scheidet nicht – wie beim Verfassungsrecht- daran, dass nur das BVerfG Gesetze für verfassungswidrig erklären darf. Denn der EuGH spricht wie dargelegt den Gerichten ausdrücklich die Prüfungs- und Nichtanwendungsbefugnis zu. Ferner heben die Gerichte das einschlägige Gesetz auch nicht auf sondern erklären im Ergebnis nur, dass sich die Planrechtfertigung wegen des Verstoßes gegen objektives Unionsrechts nicht aus dem Gesetz ergeben kann.

g)

Ein objektiver Verstoß gegen Unionsrecht ist darin zu sehen, dass eine zwingende Strategische Umweltprüfung nach der SUP-RL (RL 2001/42/EG), die für Bundesbedarfsgesetze durchzuführen ist, nicht oder fehlerhaft durchgeführt worden ist, insbesondere die Alternativenprüfung die zu erwartenden Umweltauswirkungen nicht richtig beleuchtet und Konzeptalternativen nicht geprüft worden sind. Auf die anhängige Vertragsverletzungsbeschwerde wird erneut verwiesen.¹⁰

Mit Konzeptalternativen ist hier eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung und Prüfung von Systemalternativen gemeint. Eine Alternative in Form eines Straßenbau-

¹⁰ <https://www.bund.net/aktuelles/detail-aktuelles/news/bundesverkehrswegeplan-2030-infrastrukturplanung-fehlgeleitet/>

projektes, etwa im B4-Korridor wurde auf Wunsch des Landes Niedersachsen explizit bei der BVWP-Erstellung geprüft und bewertet. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des B4-Ausbaus (NKV: 4,1) wurde besser bewertet als das A39-Projekt (NKV: 1,9).

Dieser objektive Verstoß liegt dann der im Bedarfsgesetz zugrundeliegenden Bedarfsfeststellung zugrunde, weshalb diese fehlerhaft ist. Hierzu fehlen jegliche Ausführungen in den Unterlagen.

Ein konkreter Verstoß kann auch in der eigentlichen Erforderlichkeit des Bedarfs liegen.

Sofern die einschlägigen Voraussetzungen des nationalen Umweltrechts hierzu nicht erfüllt sind, die zumindest ihren Ursprung im Europarecht haben, ist die Erforderlichkeit fehlerhaft festgestellt und dies stellt einen objektiven Verstoß dar. Dies gilt z.B. im Bereich der erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz, da es sich hierbei auch um Energieumweltrecht handelt. Zudem ist fraglich, ob die Vorgaben der WRRL ausreichend umgesetzt wurden. Ein Verstoß könnte auch gegen die für 2020- 2030 geltende Verordnung über Klimaschutzziele in Nicht-Emissionshandelssektoren liegen.

Verordnung 2018/842 vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013, L 156/26

Danach hat Deutschland gegenüber 2005 eine Reduktion von 38% zu realisieren – dass dies auf Grundlage der verkehrsinduzierenden Wirkung des BWVP gelingen kann, ist weder geprüft noch nachgewiesen – das Gegenteil ist derzeit fachlich prognostiziert.

h)

Nach der Evidenzrechtsprechung des BVerwG prüft dieses aber ohnehin das „vernünftigerweise Gebotensein“ des festgestellten Bedarfs. Diese offene Formulierung erlaubt es dem BVerwG zu prüfen, ob die gesetzliche Bedarfsfeststellung im Rahmen des weiten Gestaltungsspielraumes des Gesetzgebers schlüssig und konfliktfrei ist - mithin der Bedarf nicht an gesetzgeberischen Widersprüchen leidet. Widersprüchliche und unschlüssige, unverständliche bzw. sich gegenseitig ausschließende Gesetzgebung kann nicht noch im Rahmen des gesetzgeberischen Ermessens liegen.

Ein solcher Widerspruch liegt zumindest dann vor, wenn der festgestellte Bedarf evident mit anderen, ausdrücklich vom Gesetzgeber erklärten politischen Richtungsentscheidungen oder Gesetzes, wie der Verordnung in unauflösbaren Widerspruch steht.

Dieser liegt vor. Der festgestellte Bedarf im Bundesverkehrswegeplan insgesamt steht in unauflösbaren Widerspruch zu den erklärten Klimaschutzziele der Bundesregierung, des im Entwurf befindlichen Klimaschutzgesetz und den notwendigen Einsparungen.

i)

Zudem liegt in der Nicht-Überprüfbarkeit des BWVP ein Verstoß gegen Aarhus Konvention Art 9.2 und 9.3 selbst. Auch die Gemeinde, hier die Stadt Bad Bevensen ist Teil der betroffenen Öffentlichkeit im Sinne der Konvention.

Selbst wenn kein Verstoß gegen materielles EU Recht in Form der SUP Richtlinie oder die Verordnung 2018/824 vorläge, verstieße doch die faktische (und rechtliche) Nicht-Überprüfbarkeit der Bedarfsfeststellung gegen EU-Recht, nämlich Art 9.2 der Aarhus Konvention.

Die Konvention ist durch Ratifikation auch ohne umfassendes Umsetzungsgesetz unmittelbar anwendbar, sie ist laut ständiger Rechtsprechung des EuGH integraler Bestandteil des europäischen Rechts. Die richtige Anwendung bedeutet, dass auch im Rahmen der prozessualen Vorschriften die Überprüfbarkeit weit auszulegen ist. Den Rügeumfang zu beschränken, nur weil der Bundesverkehrswegeplan nachträglich als Gesetz erlassen wird, verstößt nach diesseitiger Auffassung gegen Sinn und Zweck der Konvention. Diese Praxis führt faktisch zur Nicht-Überprüfbarkeit der Ermessensausübung im Rahmen der Bedarfsfeststellung.

j)

Die gesetzliche Bedarfsentscheidung ist zudem nicht lediglich für die (zwingend und objektiv zu prüfende) Planrechtfertigung verbindlich, sondern auch zentral für die Abwägungsentscheidung. Denn die Bedarfsfeststellung entbindet nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht von der rechtlichen Pflicht, alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abzuwägen. Hierbei können andere Belange von großem Gewicht den Belang des Bedarfs in der Abwägung überwinden. Die Planfeststellungsbehörde kann aufgrund der Abwägung zu dem Ergebnis gelangen, dass ein Vorhaben trotz seiner gesetzlichen Bedarfsfeststellung überhaupt nicht oder nur in anderer Dimensionierung durchzuführen ist.

Ziekow, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl., 2. Kapitel, Rn. 6, mwN (Rechtsprechung)

Aus diesem Grund gilt das oben ausgeführte für die Abwägung der Planrechtfertigung mit anderen Belangen entsprechend. Spätestens an dieser Stelle hat bereits die Planfeststellung und ohnehin das Gericht das europäische Umweltrecht als anderen Belang in die Abwägung mitaufzunehmen. Hierbei ist nicht entscheidend, ob sich einzelne auf das einschlägige Unionsrecht berufen können. Denn dieses ist untrennbar mit der Planrechtfertigung verbunden und demnach als objektives Recht von dem Gericht ohnehin zu beachten mithin zu prüfen, ob die Planfeststellungsbehörde alle wesentlichen Belange beachtet und hinreichend gewichtet hat.

2. Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsuntersuchung liegt bei, Unterlage 21, mit Mikrosimulation und Abbildungen, was begrüßt wird (SSP, Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n, Fortschreibung in der Prognose auf 2030, November 2015 – VU, Anhang 1 bis 5, insbesondere Anhang 3, AS-Konzept Bad Bevensen).

Im Bereich Bad Bevensen erreichen vier Landesstraßen, mit Belastungen bis maximal 3.600 Kfz/24h, die Kurstadt aus nördlicher und östlicher Richtung: die L 232 (3.600 Kfz/24h), die L 253 (2.400 Kfz/24h), die L 252 (3.200 Kfz/24h) und die L 254 (1.200 Kfz/24h) (vgl. Planfall A 39 mit B 190n DTV 2030, Anhang 1 der VU, Abb. 26, S. 26). Südlich Bad Bevensen wird der Verkehr aus östlicher Richtung sowie der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen über die L 252 zur B 4 geführt und über diese in nördlicher bzw. südlicher Richtung weiter verteilt.

Zur VU erlaubt sich die Stadt folgende Stellungnahmen:

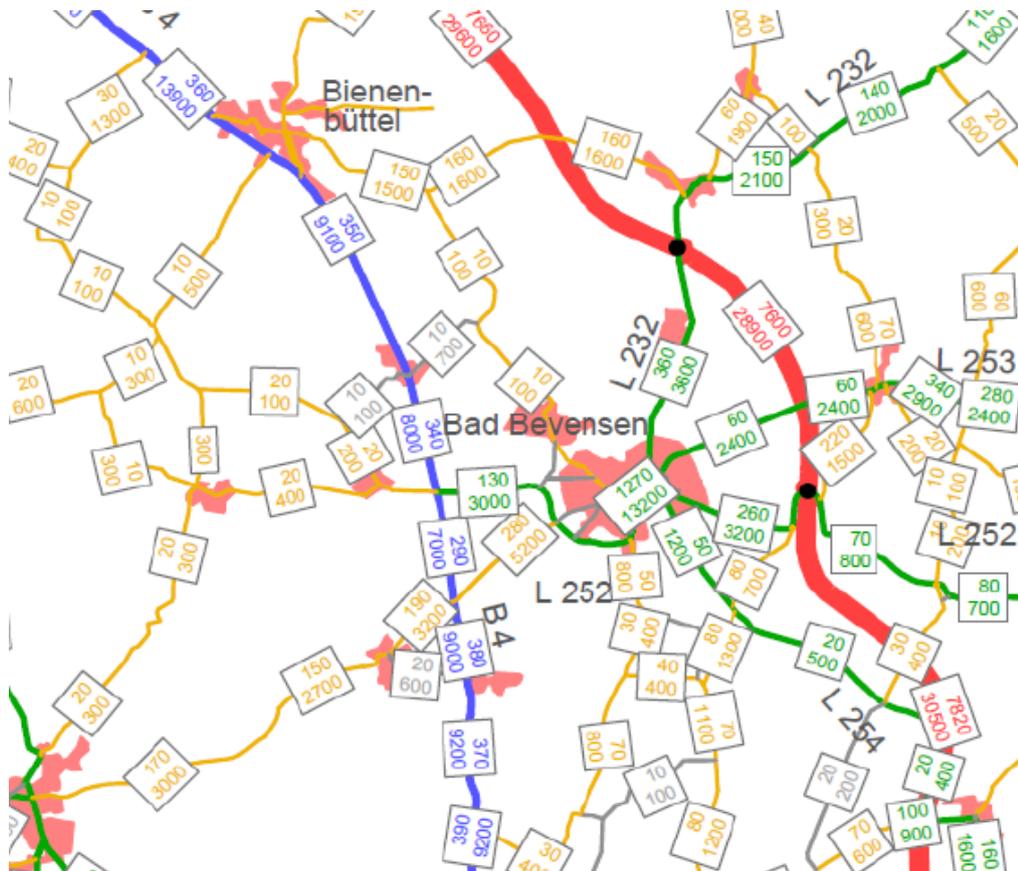
- a) Aus Sicht von Bad Bevensen fehlen Erläuterungen zum untergeordneten Verkehrsnetz und vor allem der Belastung in den Szenarien im Fall der Verkehrsfreigabe des 1. und 2. Abschnitts der A 39 ohne durchgängige A 39. Dies wird auch durch die Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich Bad Bevensen (vgl. Unterlage 21.1 – Anhang 3 vom Juni 2016) nicht geleistet. Dies wird bestätigt durch die fachgutachterliche Stellungnahme des Büro RegioConsult, Marburg, das als Anlage beigefügt wird

Anlage 1: RegioConsult, Gutachterliche Stellungnahme zur Verkehrsprognose im Planfeststellungsverfahren der A 39 – PFA 2, Juli 2018

Eine entsprechende projektbezogene Umlegungsrechnung ist nachzureichen und hierzu Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

- b) Sollte der Vorhabenträger eine isolierte Verkehrsfreigabe intendieren, so erscheint diese angesichts der eigenen (allerdings hier nicht vorgelegten) Umlegungsberechnung unmöglich. Die danach nach Römstedt abfließenden

- e) Es erscheint zudem nicht schlüssig, als Planfall die Realisierung der B190n mit zu betrachten. Die B190n ist mittlerweile im Bundesverkehrswegeplan in den „weiteren Bedarf“ eingestuft worden. Planung, Finanzierung und Bau der B190n sind daher nicht mehr gesichert. Es werden, so die B190n überhaupt realisiert wird, lange Zeiträume zwischen der Realisierung von A39 und B190n liegen. Der VU liegt daher ein grundlegend fehlerhafter Planfall zu Grunde, vgl. Anlage 1, S. 3 ff.
- f) Basis für die Prognose ist zudem insgesamt die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014 (VU, S.1) – dies ist aus Sicht der Stadt angesichts der bevorstehenden erheblichen Veränderungen im Verkehrsverhalten und der Nutzung von Verkehrsträgern bis zur Inbetriebnahme und darüber hinaus nicht nachvollziehbar. Es wäre notwendig gewesen, einen weiteren Prognosenullfall 2030: Verkehr 2030 im Netz 2012 mit deutlicher Änderung der Verkehrsträgernutzung zu modellieren um eine Vergleichsbasis für die Planfeststellung herzustellen. Dies gilt entsprechend oben gesagten auch dann, wenn die Fernverkehrsprognosen für die Straßenbauverwaltungen der Länder verwaltungsintern verpflichtend sind, da hier eine umfassende und langfristige Konfliktlösung geleistet werden muss.
- g) Die VU ist zudem als Bewertungsgrundlage ungeeignet, weil sie den Planfall mit A 39 im Hinblick auf die Anschlusssituation unrichtig wiedergibt (Stand 2015). Die Abbildung aus der VU (Anlage 1 zur VU, SSP 2015, Abb. 26).



zeigt, dass der VU noch die Anschlussstelle an der L 252 zugrunde liegt. Dass dies insgesamt durchaus abwägungsrelevant ist zeigt die Bewertung des Gutachters des Vorhabenträgers (SSP) selbst, die den Anschluss an die L 252 als deutlich vorteilhafter bewertet, vgl. ausführlich RegioConsult, Anlage 1, S.16 ff.

- h) Die Verkehrsuntersuchung SSP berücksichtigt zwar die Lieferverkehre (LKW bis 3,5t), stellt aber nicht dar, wie die LKW-Anteile von LKW zwischen 2,8t-3,5t (Kleintransporter) ermittelt wurden. Nach der VU wird der „Leichtverkehr“ als Personenverkehr zzgl. Lieferwagen bis 3,5 t zGG definiert. Die Umrechnungsfaktoren von 3,5t auf 2,8t sind unklar.

Der Beurteilungspegel für Straßen ist gemäß § 3 16. BImSchV nach Anlage 1 der 16. BImSchV zu errechnen, vorliegend unter Bezugnahme der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen- Ausgabe 1990- RLS 90. Gemäß Anlage 1 Satz 3 16. BImSchV ist in die Berechnung die stündliche Verkehrsstärke (M) und der Lkw-Anteil (p) mit Hilfe der der Planung zugrunde liegenden, prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) einzubeziehen. Der Lkw-Anteil hat sich dabei auf den Schwerverkehr inkl. Busse Lkw

mit über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht in Prozent am Gesamtverkehr zu beziehen.

Landmann/Rohmer UmweltR/Bracher, 84. EL Juli 2017, 16. BIm-SchV § 3 Rn. 4

- i) Insgesamt ist die Prognose aber auch nicht der Materie angemessen methodisch einwandfrei erarbeitet worden (BVerwGE 69, 256, 272). Dies wird im Einzelnen in Anlage 1 herausgearbeitet. Auf diese wird vollumfänglich Bezug genommen. Die VU entspricht nicht dem Stand der Technik.
- Es wurde kein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell eingesetzt. Dadurch können die Wirkungen der im Bedarfsplan vorgesehenen Verbesserungen im Schienenverkehr, beispielsweise für den Hafenhinterlandverkehr (optimiertes Alpha E) und die Wirkungen des Ausbaus, der für die A 39 relevanten Wasserstraße (Schiffshebewerk Scharnebeck) nicht berücksichtigt werden.
 - Es fehlen Angaben zum Zellbinnenverkehr, obwohl sich etwa 60 % des Verkehrs auf Nahverkehre beschränken.
 - Die höheren werktäglichen Verkehre wurden mit dem Faktor 0,95 auf durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken (DTV) heruntergerechnet, bei Schwerverkehr sogar mit dem Faktor 0,85, so dass die tatsächliche Verkehrsbelastung kaum realistisch abgebildet wird.
 - Es wird eine Beschränkung der Lkw-Maut auf Autobahnen und ein vermeintlich dadurch begründeter Widerstand für Fahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht angenommen (VU, S. 3).

3. Anschlusskonzept

Nördlich Bad Bevensen liegt die nächste Anschlussstelle an der B 216 südöstlich von Lüneburg, südlich des Bereiches Bad Bevensen gibt es die nächste Anschlussstelle an der B 191 nordöstlich Uelzen. Laut Unterlage 21.1 Anlage 3 – Detailuntersuchung zum Anschlusskonzept gibt es vier Anschlussmöglichkeiten

Tabelle 1.1: Übersicht über die Unter-Planfälle (U-PF) und die jeweils berücksichtigten Anschlussstellen im Vergleich zum linienbestimmten Referenzfall

AS		Referenzfall	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
7	L 232 nördlich Bad Bevensen	x	x	x			
8	L 253 nordöstlich Bad Bevensen	x			x	x	
9*	L 252/K 41 östlich Bad Bevensen		x		x		x
10	L 254 südlich Bad Bevensen			x		x	x

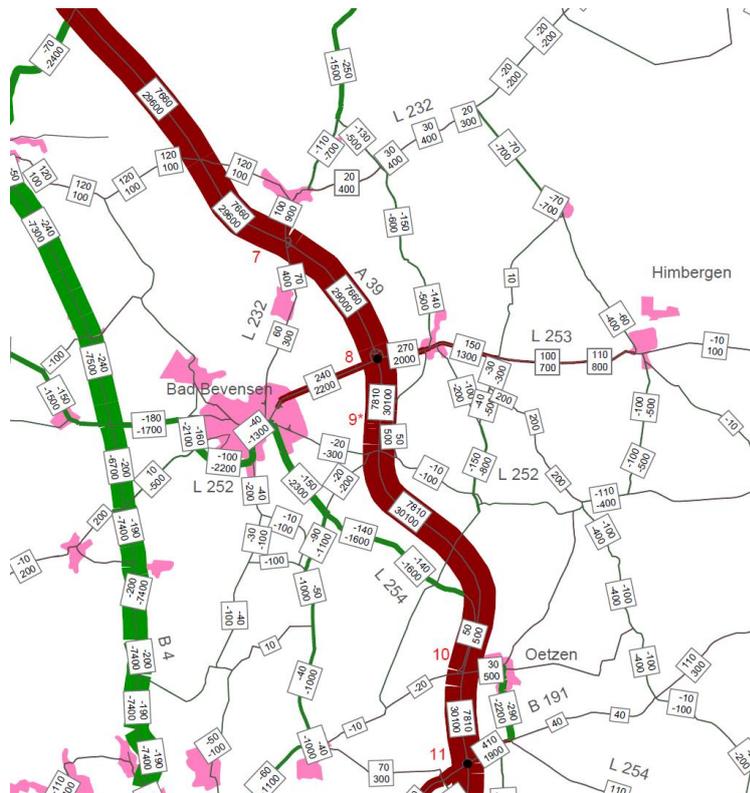
Es wird begrüßt, dass Unterlagen zum Anschlusskonzept vorgelegt werden, so dass diese wichtige Frage und Entscheidung für die Öffentlichkeit transparent wird. Allerdings ist unverständlich warum die Frage der Wahl der Anschlussstelle von der Alternativenprüfung für die Trasse im Bereich Röbbelbach getrennt wurde. Im Ergebnis wird nämlich ein Planfall gewählt, der verkehrlich nicht der günstigste ist. Dies erläutert auch Anlage 1, S. 16 ff.

Eindeutig ist die gewählte Lösung verkehrlich nicht die günstigste. Der extrem geringe Abstand zwischen den AS an der L 232 und 253 soll dennoch gerechtfertigt werden. SSP empfiehlt im Konzept zur AS-Situation von Bad Bevensen die AS an der L 252, während der Vorhabenträger sich nicht nachvollziehbar für die AS an der L 253 entscheidet. Der Vorhabenträger bewertet die bislang vorgesehenen AS an der L 252 (AS 9) aufgrund der Siedlungsnähe negativ, übersieht aber die Wechselwirkungen mit dem Querungsbauwerk für den Röbbelbach (dieses erschließt sich im Kontext der Alternativenprüfung FFH, Unterlage 21.3). Dies beeinträchtigt die Aussagekraft des Anschlusskonzepts erheblich.

Die Stadt Bad Bevensen hatte sich in der Vergangenheit eher für eine AS an der L 252 ausgesprochen, weil so die Verkehre besser verteilt werden können. Dies wird verkehrlich durch diese Unterlage (VU, Anhang 3) bestätigt.

Die Stadt Bad Bevensen und sowie das beauftragte Fachbüro RegioConsult können die Annahmen in der VU zu der Verlagerung von Verkehren, ebenso wie die nur sehr gering prognostizierten Zunahmen der Belastung der zentralen Straßenzüge in der Stadt nicht nachvollziehen. Die Analyse in Anlage 1 zeigt deutlich die Nicht-Belastbarkeit der Prognose, S. 16 ff. Die Verkehrsuntersuchung [Unterlage 11.1] Anlage 3 – Detailuntersuchung zum Anschlusskonzept enthält zudem wiederum keinen Planfall für die Inbetriebnahme des 1. und 2. BA ohne Anbindung nach Süden.

Die Abbildung 3.4: Belastungsdifferenzen 2030 zwischen Referenzfall (das Anschlussstellenkonzept aus der Linienbestimmung wurde als Referenzfall festgelegt, s. S. 2, also nicht der Planfall) und Bezugsfall, DTV in SV/24h und Kfz/24h



zeigt zwar deutliche Zunahmen auf der L 253 bei Annahme der AS A 39/L253, allerdings „verschwinden“ diese Verkehre bis zum Ortskern. Dies ist mangels größerer Abflüsse bis dort unverständlich.

Im Bericht heißt es:

„Die A 39 ist im Bereich Bad Bevensen mit rund 30.000 Kfz/24h belastet, davon knapp 8.000 SV/24h. Die Belastung der B 4 ist mit rund 9.000 Kfz/24h um rund 7.000 Kfz/24h geringer als im Bezugsfall, auch im Schwerverkehr sind die Belastungen mit rund 400 SV/24h um rund 200 SV/24h geringer als im Bezugsfall. Der größte Teil des Schwerverkehrs der B 4 wird auf die A 39 verlagert. Auf den Landesstraßen im Zulaufbereich zu den beiden Anschlussstellen im Bereich Bad Bevensen steigen die Belastungen gegenüber dem Bezugsfall an (an der AS 7 um maximal +900 Kfz/24h und an der AS 8 um maximal +2.200 Kfz/24h), auf den hochbelasteten Abschnitten der L 252 und der L 254 in der OD Bad Bevensen ergeben sich Entlastungen gegenüber der Bezugsfall um -300 bzw. -2.300 Kfz/24h. Im übrigen Straßennetz sind die Belastungen ähnlich wie im Bezugsfall ohne A 39. Die Demminer Allee (L 252) wird westlich der Einmündung der L 232 um rund -1.300 Kfz/24h gegenüber dem Bezugsfall entlastet, auf dem anschließenden südwestlichen Ring sind es -2.200 Kfz/24h.“

Die Stadt legt mit Anlage 1 eine Schlüssigkeits-Überprüfung des Verkehrsmodells bzw. der Ergebnisse der VU vor. Die Ergebnisse der VU sind danach nicht nachvollziehbar. Eine plausible, abwägungssichere Untersuchung nach dem Stand der Technik liegt bislang nicht vor.

Insgesamt erlaubt sich die Stadt die Überlegung, ob die Vielzahl der Anschlussstellen mit erheblicher räumlicher Nähe nicht sogar die mit Planungsauftrag des Bundes vorgesehene Verbindung der Kategorie AS, Verbindungsfunktion 0 aufhebt, und zwar als EKA-1A-Autobahn. Durch die Planung von dicht aufeinander folgenden Anschlussstellen im Abschnitt 1 wird jedoch eine Planung der Kategorie AS II (Stadtautobahn) durchgeführt.

4. Fehlende Berücksichtigung der Auswirkungen der A 39 auf das Klima

Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens der A 39 auf das globale Klima sind unzureichend untersucht und berücksichtigt worden sind, und zwar sowohl im Rahmen der UVP als auch allgemein als Abwägungsgrundlage. Die Einschränkungen, die sich für die Bedarfsfestlegung ergeben, wurden bereits angesprochen.

a. Objektive Anforderungen des Klimaschutzes

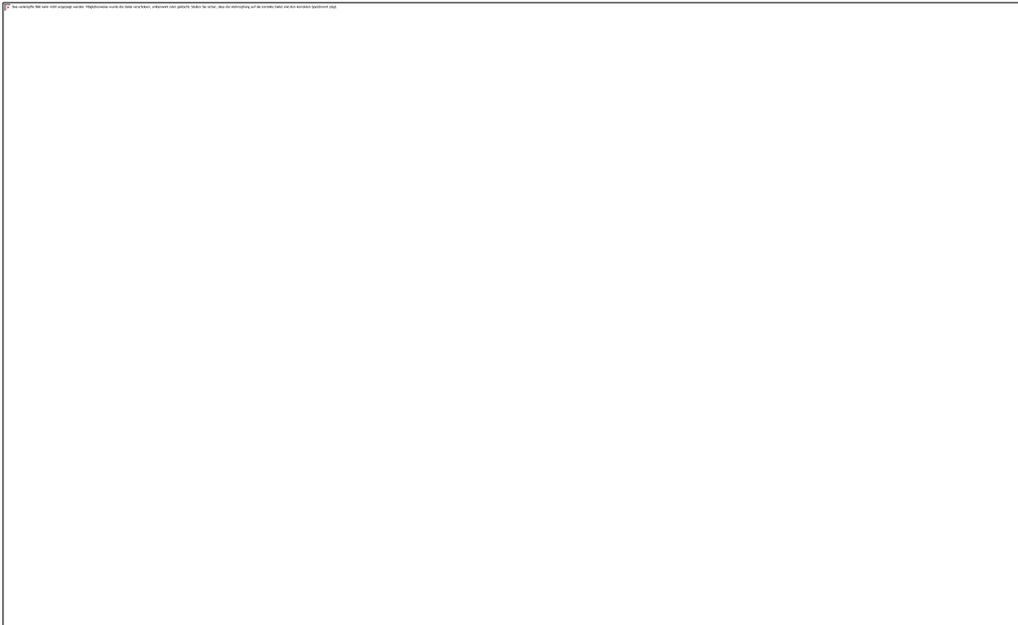
Der anthropogene Klimawandel ist keine Frage der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen mehr – er ist in Deutschland und der Welt angekommen. Er wird vor allem durch die Kohlendioxid-Emissionen auch des Verkehrssektors hervorgerufen. Das politische Ziel diesbezüglich ist im deutschen Klimaschutzplan 2050 vorgegeben: „Das Verkehrssystem in Deutschland wird im Jahr 2050 nahezu unabhängig von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff („dekarbonisiert“) und somit weitgehend treibhausgasneutral sein“, so die Bundesregierung im Hinblick auf die Umsetzung des Pariser Klimaübereinkommen. Bis 2030 soll der Verkehrssektor seine Emissionen um 40-42% gegenüber 1990 gesenkt haben – 2014 waren es gerade einmal -2%, denn die zunehmenden Fahrleistungen haben in der Vergangenheit die erreichten Erfolge bei der spezifischen Kohlendioxid-Emission der Verkehrsmittel ungefähr kompensiert. Die verpflichtenden Ziele der EU Verordnung über Nicht-ETS-Sektoren wurden bereits erwähnt.

Von dem selbst gesteckten Klimaziel von 40 Prozent weniger Treibhausgasen bis 2020 gegenüber 1990 ist Deutschland nach eigenen Berichten der Bundesregierung weit entfernt.¹¹

Faktisch muss – um die Ziele des Klimaschutzplan 2050 und auch das mittelfristige Ziel für 2030 noch erreichen zu können – ab sofort eine jährliche Emissionsreduktion von 3,1 % pro Jahr realisiert werden. Daran muss sich objektiv auch der Verkehrssektor

¹¹ Klimaschutzbericht 2017, Zum Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung, Juni 2018.

tor messen lassen und eine neue Bundesautobahnplanung darf dieses Ziel nicht vereiteln, (Grafik von NewClimateInstitute 2018).



Im Jahr 2016 wurden von insgesamt 905 Mio. t CO₂ in Deutschland ca. 166 Mio. t vom Verkehr¹² verursacht und damit ein Anteil von über 18%. Die Emissionen im Verkehrssektor sind 2016 von allen Sektoren am stärksten gestiegen.¹³ Zu vertreten, die Klimawirkungen einer neuen Autobahn seien für ein Planfeststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen, ist unschlüssig und entspricht nicht den Anforderungen des Konfliktlösungsgebots im Planfeststellungsrecht. Klimaschutz und Emissionsreduktionen sind ein akutes Problem, das auch in der Region der A 39 Kommunen und Landkreise im Hinblick auf Anpassungsplanung beschäftigt.

Betrachtet man die Klimawirksamkeit des Verkehrssektors aus global-klimapolitischer Sicht ist der Handlungsbedarf ebenfalls unbestreitbar: Folgt man dem WGBU mit seinem auf den Berichten des Weltklimarats IPCC aufgebauten Budgetansatz¹⁴, wonach zwischen 2010 und 2050 nur noch 750 Mrd. Tonnen CO₂ emittiert werden dür-

¹² Hierzu zählen die Verkehrsträger Schiene, Bahn und Wasserstraßen, sowie Flugverkehr. In der THG-Berichterstattung werden dem Sektor Verkehr nicht die auf Deutschland entfallenden THG-Emissionen des internationalen zivilen Luftverkehrs und der internationalen Seeschifffahrt zugerechnet.

¹³ UBA, Klimabilanz 2016: Verkehr und kühle Witterung lassen Emissionen steigen, Presseerklärung vom 20.3.2017, abgerufen von <https://www.umweltbundesamt.de> am 29.3.2017.

¹⁴ WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen, Kassensturz für den Weltklimavertrag – der Budgetansatz, 2009. www.wbgu.de

fen, um das 2° Ziel noch zu erreichen, übersetzt sich dies (nach Gerechtigkeitsgesichtspunkten) in ca. 220 Mio. t CO₂ für Deutschland pro Jahr insgesamt – davon beansprucht heute allein der Verkehrssektor 160 Mio t. jährlich. Dies ist offensichtlich untragbar, und diese Berechnung ist keine fiktive mehr – sie bezieht sich auf den Zeitraum direkt nach Verkehrsfreigabe.

Beim Straßenverkehr sind vor allem folgende Emissionen klimarelevant:

- CO₂: 20 % der CO₂-Emissionen gehen vom Straßenverkehr aus. Die Menge wächst jährlich an, absolut wie im Verhältnis zu den anderen CO₂-Quellen.
- N₂O (Lachgas): Mit der Einführung des 3-Wege-Katalysators sind die N₂O-Emissionen stark angestiegen. N₂O ist ein hochintensives Klimagas und trägt zur Zerstörung der Ozonschicht bei.
- Fluorierte Treibhausgase: Mobile Kühl- und Klimaanlage haben einen sprunghaften Anstieg von fluorierten Treibhausgasen verursacht. Der Anstieg ist bisher ungebrochen.¹⁵

Diese Emissionen werden durch das geplante Vorhaben verstärkt, und es ist der Planfeststellung nicht möglich schlicht davon auszugehen, dass sich die Antriebe schnell und umfassend auf CO₂ freie Antriebsarten umstellen lassen. Der Bau des Gesamtvorhabens wird nicht lediglich zur Verlagerung vorhandenen Verkehrs von untergeordneten Straßen auf die Autobahn führen, sondern **zusätzlichen Verkehr generieren**. Die Attraktivität der Straße wird gesteigert; dadurch werden kollektive und energieeffizientere Verkehrsmittel abgewählt und der Verzicht auf straßengebundene Verkehre wird unterlaufen. Insbesondere ist durch neue Straßennetze damit zu rechnen, dass Schiffsgüter vom ökologisch günstigeren Transshipment auf die Straße verlagert werden, und dies gilt auch für die Güterbeförderung durch die Bahn. Eine Erhöhung des Autobahnangebots wird zur leichteren Erreichbarkeit der Region und in der Region führen und auch deshalb neuen Verkehr erzeugen.

b) Ebene der Planfeststellung

Die Effekte des Vorhabens A 39 Abschnitt 2 auf das globale Klima sind nicht untersucht und berücksichtigt worden. Es werden lediglich marginal im Erläuterungsbericht (Unterlage 01) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan Unterlage 19.1.) klein-klimatische Folgen thematisiert.

Auf S. 17 des LBP heißt es ausdrücklich:

¹⁵ SRU aaO Rz 61, 65, 75, 280

„Zur Beurteilung der für Klima und Luft relevanten Funktionen wurden im Wesentlichen die Daten und Bewertungen aus der UVS verwendet und mit Zielaussagen der LRP abgeglichen.“

Das Wort Treibhausgasemission oder CO₂ findet sich im LBP oder erkennbar anderen Unterlagen nicht.

Über die Folgen des Abschnitts jeden Einzelbeitrags hinaus hätten auch die Folgen des Gesamtprojekts untersucht und berücksichtigt werden müssen. Da dies auf den höheren Planungsebenen nicht geschehen ist (dazu unten), hätte dies auf Ebene des Abschnitts 2 nachgeholt werden müssen. Dies ergibt sich daraus, dass ein Planungsabschnitt nur zugelassen werden kann, wenn für das Gesamtprojekt ein „vorläufiges positives Gesamturteil“ abgegeben werden kann (BVerwGE 134, 308 Rz 115)

Dieses Gesamturteil ist aber nur möglich, wenn die Auswirkungen des Gesamtprojekts in den Blick genommen werden.

Dass zum Kranz der zu berücksichtigenden Belange auch das globale (und nicht nur das Makro)Klima gehört, folgt aus dem fachplanerischen Abwägungsgebot, das alle öffentlichen Interessen einbezieht. Dass sie untersucht werden mussten, ergibt sich vor allem aber aus § 2 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Während die Auswirkungen auf das Großklima auch bisher bereits prüfungspflichtig waren, ist dies durch die UVP-Änderungsrichtlinie noch einmal hervorgehoben worden (Art. 3 c) mit Anhang IV Nr. 4 RL 2014/52/EU). Ob diese Regelung hier uvp-rechtlich zwingend anzuwenden ist, kann nicht abschließend beurteilt werden, im Kontext des Konfliktlösungsgebot können globale Klimafolgen nicht mehr ausgespart werden.

Das Urteil des BVerwG zum Flughafen München wonach aufgrund der Richtlinie 85/337/EWG die Auswirkungen eines Projekts auf das globale Klima nicht zum Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung werden, ist insoweit nicht relevant weil es lediglich die UVP-rechtliche Ebene betrachtet und die UVP Änderungsrichtlinie nicht einbeziehen konnte.

BVerwG, Beschluss vom 22. Juni 2015 – 4 B 59/14 –, juris

Zudem berücksichtigt das BVerwG nicht die Tatsache, dass es bei der vorhabensspezifischen Auswirkungsprognose nicht primär um das Schutzgut globales Klima geht, sondern letztlich um die Schutzgüter 1-3 gemäß § 2 Abs. 1 UVPG. Nach § 2 Abs. 2 UVPG sind auch mittelbare Auswirkungen zu betrachten, nicht nur unmittelbare.

c) Ebene der Raumordnung

Im Raumordnungsverfahren und im Linienbestimmungsverfahren zur A 39 sind die Klimaeffekte nicht untersucht und folglich auch nicht berücksichtigt worden. Die Bedeutung von Einflüssen auf das Großklima wird in den methodischen Erläuterungen zwar eingeräumt, aber in keiner Weise untersucht. Es „interessieren vielmehr nur die regionalen oder örtlichen Ausprägungen des Klimas und der Luft ...“.

Hierin liegt ein Verstoß gegen § 2 Abs. 1 NROG, wonach „die Möglichkeiten der Raumordnung zur Eindämmung des Treibhauseffektes und der damit verbundenen Folgen für Mensch und Natur genutzt werden“ sollen/müssen. Diese Möglichkeiten zu nutzen hätte bedeutet, dass grundsätzlichere Alternativen untersucht und berücksichtigt worden wären.

d) EU-Klimaschutzrecht und Völkerrecht

Das deutsche Recht ist völkerrechtskonform auszulegen. Soweit präzise und unbedingt ist Völkerrecht innerstaatlich unmittelbar anwendbar. Dies führt zu einer zwingenden Betrachtung von Verkehrsträgerübergreifenden Konzepten und damit einer echten O-Variante.

Das Kyoto-Protokoll enthält in Art. 2 (1) (a) folgende Festlegungen:

- ii) Schutz und Verstärkung von Senken ...
- iii) Förderung nachhaltiger Bewirtschaftungsformen unter Berücksichtigung von Überlegungen zu Klimaänderungen
- vii) Maßnahmen zur Begrenzung und/oder Reduktion von Emissionen ... im Verkehrsbereich

Die Bestimmungen sind präzise genug, um direkt angewendet zu werden. Gegen sie verstößt das Gesamtvorhaben in eklatanter Weise. Wie oben gezeigt, schützt es Senken nicht, sondern zerstört sie in enormem Umfang. Es vernichtet Böden, auf denen nachhaltige landwirtschaftliche Bewirtschaftungsformen stattfinden oder gefördert werden könnten. Und es begrenzt oder reduziert klimarelevante Emissionen nicht, sondern stimuliert sie in seiner einseitig auf Wachstum fixierten Weise.

Die genannten Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll werden durch verschiedene Bestimmungen der Klimarahmenkonvention unterstützt, darunter namentlich Art. 4 (1), der auch den Verkehr als zu reformierenden Sektor benennt:

- (1) Alle Vertragsparteien werden unter Berücksichtigung ihrer gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und ihrer speziellen nationalen und regionalen Entwicklungsprioritäten, Ziele und Gegebenheiten (...)

- c) die Entwicklung, Anwendung und Verbreitung - einschließlich der Weitergabe - von Technologien, Methoden und Verfahren zur Be-

kämpfung, Verringerung oder Verhinderung anthropogener Emissionen von nicht durch das Montrealer Protokoll geregelten Treibhausgasen in allen wichtigen Bereichen, namentlich Energie, Verkehr, Industrie, Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Abfallwirtschaft, fördern und dabei zusammenarbeiten;

Diese Bestimmung ist im nationalen Recht zumindest als Auslegungsrichtlinie bei Anwendung offener Tatbestände wie dem fachplanerischen Abwägungsgebot zu beachten. Eine „Methode“ oder ein „Verfahren“ zur „Verhinderung anthropogener Emissionen“ im Verkehr ist die Förderung solcher Verkehrsträger, die energie- und klimaeffizienter sind als die Straße. Finanzmittel, die dafür zur Verfügung stehen sollten, werden stattdessen in den klimaschädlichen Autobahnbau versenkt.

Gleiches gilt für die Gebote des Pariser Abkommens zum Klimaschutz. Dieses setzt in Art. 2 Abs. 1 als Ziel, dass

der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, da erkannt wurde, dass dies die Risiken und Auswirkungen der Klimaänderungen erheblich verringern würde.

Art. 2 Abs. 2 bekennt sich zu dem Grundsatz der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und jeweiligen Fähigkeiten angesichts der unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten.

Art. 4 schreibt vor:

(1) Zum Erreichen des in Artikel 2 genannten langfristigen Temperaturziels sind die Vertragsparteien bestrebt, so bald wie möglich den weltweiten Scheitelpunkt der Emissionen von Treibhausgasen zu erreichen, wobei anerkannt wird, dass der zeitliche Rahmen für das Erreichen des Scheitelpunkts bei den Vertragsparteien, die Entwicklungsländer sind, größer sein wird, und danach rasche Reduktionen im Einklang mit den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen herbeizuführen, um in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ein Gleichgewicht zwischen den anthropogenen Emissionen von Treibhausgasen aus Quellen und dem Abbau solcher Gase durch Senken auf der Grundlage der Gerechtigkeit und im Rahmen der nachhaltigen Entwicklung und der Bemühungen zur Beseitigung der Armut herzustellen.

Die weltweite Durchschnittstemperatur ist heute bereits um 1,1°C angestiegen. In Deutschland liegt der Anstieg - regional unterschiedlich, aber besonders in den Alpen und an der Küste - noch höher.

Die Dramatik dieses Umstands lässt die Pflicht, einen Anstieg der Emissionen zu verhindern, umso dringlicher erscheinen. Es ist mit dem Pariser Abkommen unvereinbar, dass durch Infrastrukturmaßnahmen wie den hier zur Planfeststellung anstehenden Abschnitt der A 20 der Individualverkehr und damit Treibhausgasemissionen gesteigert werden. Nichts von dieser völkerrechtlich vorgestellten Besorgnis ist in der vorliegenden Planung abgewogen oder untersucht.

Die genannten internationalen Verpflichtungen müssen auf allen Planungsebenen vom BVWP bis Planfeststellung beachtet werden müssen.

5. Fehlende Berücksichtigung des Flächenverbrauchsziels

Die Bundesregierung verfolgt seit 2002 das Ziel, bis 2020 maximal 30 ha Neuinanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen pro Tag zu erreichen.¹⁶

"Bis zum Jahre 2020 beträgt die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr maximal 30 ha pro Tag. Im Idealfall sollte es langfristig gelingen, die tatsächliche Neuinanspruchnahme von Flächen weitgehend durch die erneute Nutzung vorhandener Flächen zu ersetzen."

Mit heute immer noch ca. 70 ha pro Tag wird dieses Ziel noch weit verfehlt. Allein durch Verkehrsflächen sind es durchschnittlich etwa 17 ha pro Tag. Und dies ist auch die Prognose für die Zukunft bis 2030.¹⁷

Angesichts dessen fragt es sich, welchen Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Fläche oder sonstiger lebenswichtiger Bodenfunktionen der Bau und Betrieb der A 39 allgemein und des Abschnittes 2 konkret mit über 200 ha Flächenbedarf (Trasse, laut LBP) verursachen wird, und wie sich dieser Verlust mit den genannten Entwicklungen und Zielen vereinbaren lässt.

Laut Betroffenheitsanalyse Landwirtschaft wird im Abschnitt 3 insgesamt von einer Flächenbetroffenheit durch Variante 1 von 715 ha (Summe der Flächengrößen vorher) ausgegangen, wobei der Flächenverlust der betroffenen Betriebe bei 115 ha liegt (vgl. dort Tab. 20). Hier sind die Ausgleichsflächen eingerechnet.

Eine quantitative Betrachtung im Rahmen der UVP fehlt. Die UVP-Änderungsrichtlinie 2014 hat klargestellt, dass mit dem Schutzgut Boden nicht nur die Bodenqualität, sondern auch die Fläche als Ausdehnung des Bodens gemeint ist. Ma-

¹⁶ Bekräftigt in der „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016“ (Bt-Drs. 18/10910). Vgl. dazu u.a. SRU Umweltgutachten 2015, S. 246.

¹⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 96, Stand März 2016.

teriell-rechtlich folgt aus dem Gebot der nachhaltigen Sicherung der Bodenfunktionen und der Vermeidung von schädlichen Bodenveränderungen nach § 1 Bodenschutzgesetz sowie aus dem planfeststellungsrechtlichen Abwägungsgebot, dass der hohe Lebenswert des Bodens gegen den nur ökonomischen Wert der Verkehrsbedienung abzuwägen ist. Diese Abwägung fehlt.

6. Großräumige Varianten und W- und O-Variante

Mit landesplanerischer Feststellung (LpF) vom 24.08.2007 wurde die Variante GP 1-46/2 als Raumordnungsstrasse bestimmt. Sie war gem. § 11 Abs. 2 NROG auf fünf Jahre befristet. (Ziff. 7.2 LpF), so dass es durch diese für das Verfahren keine (interne) Bindung mehr geben dürfte außer durch die Regionalen Raumordnungspläne (RROP), sofern diese nicht außer Kraft getreten sind (§ 5 Abs. 7 NROG).

Die Linienbestimmung gem. § 16 FStrG mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag erfolgte am 31.10.2008. Seitdem haben sich die relevanten Rahmenbedingungen deutlich geändert. Da die Linienbestimmung materiell-rechtlich an die durch Landesplanung festgesetzten Ziele der Raumordnung gebunden ist

Marschall, Bundesfernstraßengesetz, 6. Aufl., 2012, Rz. 38 vor § 16; Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl. 2010, Rz. 8.2 zu Kap. 35),

dürften diese bei einer Inzidentkontrolle der Linienbestimmung beachtlich sein (§ 16 Abs. 2 FStrG), und somit bei der Inzidentkontrolle der Trassenfindung im Rahmen der Planfeststellung. Zudem ist auffällig, dass im Raumordnungsverfahren stadtnähere Trassenkorridore gänzlich ausgeschieden sind.

Die Stadt Bad Bevensen ist der Auffassung, dass angesichts der sich gerade deutlich verschiebenden Mobilitätsszenarien für Deutschland und die EU sowohl eine West-Variante als auch eine Ostvariante sowie als auch eine Neubauvariante vollständig neu abgewogen werden müssen. Die Planungszeiträume in denen der Bedarf und die Ausstattung sowie auch die Trassenkorridore entwickelt wurden, haben kaum noch Bezug zur heutigen Mobilitätsentwicklung. Im Jahr 2003 als die UVS Stufe I aufgesetzt wurde, waren die tatsächlichen Umstrukturierungsbedarfe für Verkehrsnetze und Verkehrsträger weitgehend unbekannt.

Die Stadt Bad Bevensen möchte im Kontext der bundesweiten Bedarfsplanung für nachhaltige Mobilität zur Verkehrswende beitragen. Der Bau einer Autobahn im Osten der Stadt schließt sie jedoch gleichsam ein in den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr auf der Straße („lock in“). Die Stadt hat sich lange Zeit für einen Ausbau der B 4 eingesetzt, bzw. für einen Ostkorridor (vgl. EB S. 26) und befürchtet dass nachhaltige Verkehrsentwicklung im Raum mit dem Bau der A 39 unmöglich gemacht wird. Die Vorgaben der Rechtsprechung sind wie folgt:

Die Planfeststellungsbehörde darf im Rahmen der Alternativenprüfung eine Trassenvariante bereits dann auf der Grundlage einer Grobanalyse aus der weiteren Prüfung ausscheiden, wenn deren Verwirklichung mit einem nicht völlig auszuschließenden Risiko für einen öffentlichen Belang von überragend wichtiger Bedeutung verbunden ist und weitere Untersuchungen, die zu größerer Erkenntnissicherheit führen sollen, mit einem nicht vertretbaren finanziellen Aufwand verbunden wären. Eine Alternativtrasse darf weiter verworfen werden, wenn sie in ihrer straßenentwurfstechnischen Beurteilung Nachteile von solchem Gewicht aufweist, dass sich mit ihr das angestrebte Planziel nicht verwirklichen lässt. Gewisse Abstriche von den Planungszielen sind aber zuzumuten. Es bleibt bei einer Einzelfallentscheidung.

Die „straßenentwurfstechnische Beurteilung“ ist den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen anzupassen. Der Abwägung der Trassenkorridore und Varianten ab S. 27 des EB ist aber gemein, dass Klimaschutzaspekte und Eignung für multimodalen Verkehr, sowie generell Querschnitte die auf geringere Geschwindigkeiten und Eignung für teilautonomes oder sogar autonomes Fahren ausgerichtet sind, nicht als Kriterium abgearbeitet wurden.

Das Vorantreiben der Planungen unterläuft zudem die politische Vereinbarung, einen derartigen Ausbau des Bestandsnetzes gleichrangig neben dem Neubau einer Autobahn zu prüfen. So ist beispielsweise der Ausbau der B4/B188 zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit den Ortsumgehungen und dem 3-streifigen Querschnitt vorzuziehen. Dieser Ausbau ist wesentlich kostengünstiger und umweltverträglicher. Auch erfüllt er die Anforderungen an zukünftige Verkehrsbedürfnisse, ausgehend von dem Prognosehorizont 2030. Zudem weist er ein wesentlich kostengünstigeres NKV von 4,1 auf, während das der A 39 bei 2,1 liegt (vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html>).

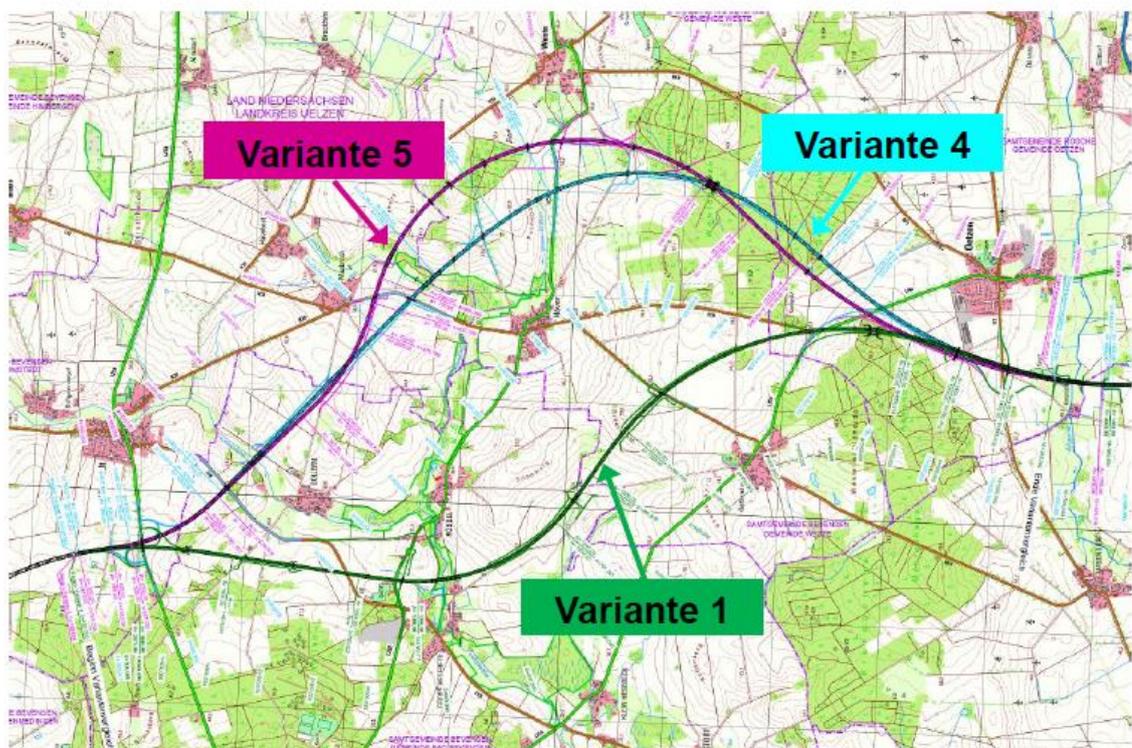
7. Kleinräumige Varianten und FFH-Verträglichkeit

Im Hinblick auf die kleinräumigen Varianten ist für die Stadt Bad Bevensen vor allem der Variantenvergleich Querung FFH-Gebiet Röbbelbach relevant (Unterlage 21.3 und EB S. 48 ff.) Diese Unterlage beschränkt sich auf die Prüfung der kleinräumigen Linienvarianten, welche das FFH Gebiet im Osten queren oder umgehen, dies sind die Varianten 1,4 und 5 aus dem Variantenvergleich von 2012 (Unterlage 21.3 S. 9). Dabei setzen alle – weitgehend unbegründet – an einem Gelenkpunkt westlich von der jetzt geplanten AS L 253 an. Die Linienbestimmung hat diesen Gelenkpunkt nicht festgesetzt – vielmehr kommt danach auch eine weiträumigere Variantenprüfung in Betracht, die sich auch aufdrängt.

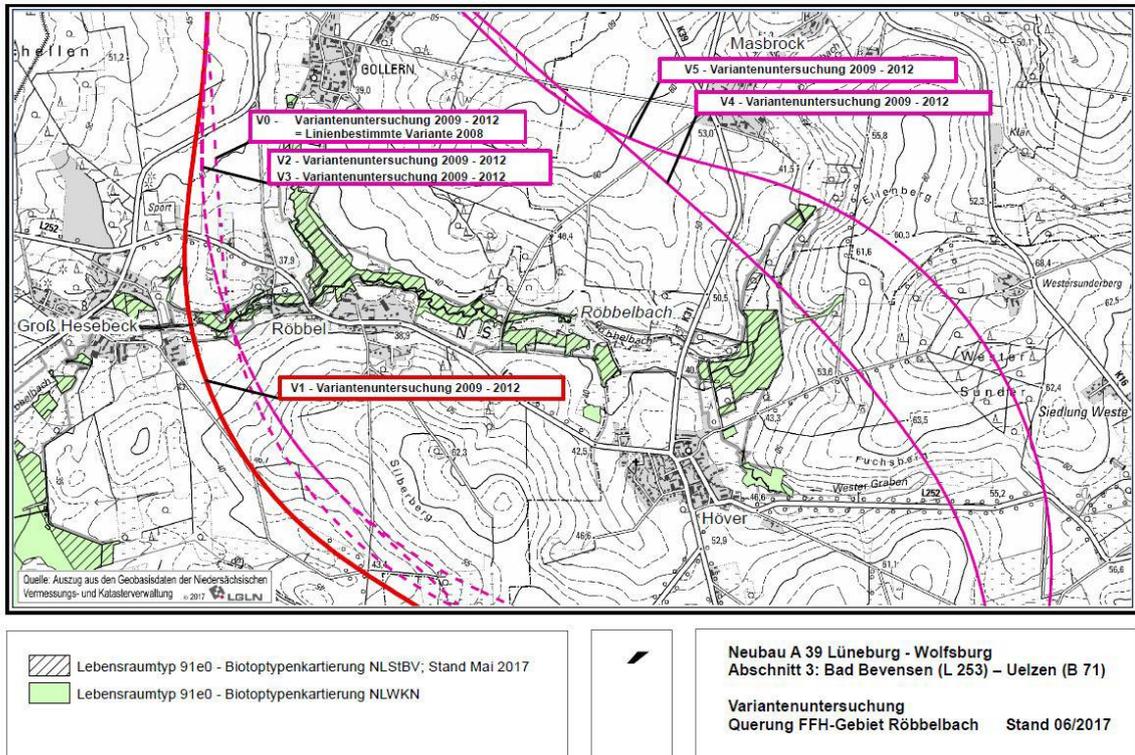
Aufgabe der Unterlage 21.3 ist, eine Vorabentscheidung zur Lage der Anschlussstelle an der L 253 (mit) zu begründen sowie die Möglichkeit der Weiterführung der A 39 im weiteren Verlauf des Abschnitt 3 zu belegen (unüberwindbare Hindernisse). Zu-

dem ist die Unterlage entscheidend für die Abschnittsbildung (Ende an der L 253) und wird im Planfeststellungsverfahren für den 3. BA zur Begründung der kleinräumigen Variantenwahl nach UVPG und Fachrecht dienen. Es handelt sich aber – schon allein aufgrund des Alters der zugrunde gelegten Daten (Kartierung und Luftschadstoffuntersuchung) nicht um eine vollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Varianten 1 und 4 werden als FFH-verträglich bewertet, Vorzugsvariante ist und bleibt Variante 1. Die Stadt Bad Bevensen hat sich in der Vergangenheit für die Variante 4 ausgesprochen. Dies ist auch nach dem Variantenvergleich die günstigste Trassenführung für das Schutzgut Mensch/Wohnen (Unterlage 21.3 S. 40).



Nicht weiter betrachtet werden die im Jahr 2012 untersuchten Westvarianten 0, 2 und 3., vgl. Plan der untersuchten Varianten:



Die Wahl der Variante 1 bzw. der gesamte Variantenvergleich ist nicht schlüssig. Dies wird fachgutachterlich in Anlage 2 ausführlich dargelegt

Anlage 2: RegioConsult, Stellungnahme zu ausgewählten Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens A 39 – PFA 2, Juli 2018

Als Ergebnis dieser fachlichen Prüfung der Bewertungen der einzelnen Schutzgüter ist festzuhalten, dass die Varianten 4 und 5 insgesamt besser zu bewerten sind. Die Variante 4 ist insgesamt besser zu bewerten, als die Variante 1. Die Unterlage ist an vielen Stellen schon allein deshalb un schlüssig, weil gegenüber dem 2017 vorgestellten Variantenvergleich in sehr erheblicher Weise Zahlen und Daten ausgetauscht wurden. Dies wird nicht erklärt und ist angesichts des zeitlichen Ablaufs auch fachlich kaum zu erklären.

Im Einzelnen:

- Die FFH-Bewertung zeigt, dass keine fachlich fundierte Bewertung hinsichtlich der Erheblichkeit von Critical Load-Belastungen von nährstoffempfindlichen Lebensraumtypen vorliegt. Minderungsmaßnahmen für den N-Eintrag in den LRT 9160 südlich Masbrock wurden ebenso wenig berücksichtigt wie Trassierungsalternativen bei V 5.

- Unverständlich ist die Aussage Bericht Unterlage 21.3 (Aktualisierung Variantenvergleich Querung FFH-Gebiet Röbbelbach, August 2017), dass die Verschiebung der Anschlussstelle keine entscheidungserheblichen Folgen für den Variantenvergleich mit sich bringt. Denn eine Abfahrt Groß Hesebeck an der L 252 ließe nur noch Variante 1, bzw. gänzlich ungeprüfte Varianten zu.
- Die Stadt Bad Bevensen äußert ihre Verwunderung darüber, dass als Ausschlusskriterium einer, beziehungsweise mehrerer Varianten die Existenz bzw. Gefährdung eines landschaftlichen Betriebes zugrunde gelegt wird (Seite 10), zumal ein Flurbereinigungsverfahren mit den entsprechenden Landtauschmöglichkeiten angeordnet werden soll. Bei der Betroffenheitsanalyse der Landwirtschaft wurden nicht alle Flächenbewirtschafter ermittelt, wodurch die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse nicht belastbar sind. Der Flächenverlust von über 600 ha und die große Betroffenheit bei Variante 1 mit drei Hofstellen und zwei Hofstellen mit Schäden an der innerbetrieblichen Erschließung kann entscheidungserheblich für die Variantenwahl sein. Die positive Bewertung der Variante 1 ist hier nicht nachvollziehbar.
- Es fehlt im FFH-Bericht Röbbelbach eine Übersichtskarte mit den Flächen der einzelnen LRT, die von den drei Varianten gequert werden. Tatsächlich hat die fachgutachterliche Prüfung ergeben dass der LRT 9160 im Bereich der Variante 5 gar nicht vorhanden ist (Anlage 2, S. 42 f.)
- Die Beschreibung der K 41 (fällt in die Kategorie LS III / EKL 3/ RQ 11) ist unverständlich, dies entspricht nicht dem Bestand
- Die Rolle und Gründe für die Bestimmung der „Gelenkpunkte“ bleiben offen. Würden diese an anderer Stelle angeordnet, etwa bereits an der L 232 angeordnet wäre und so der Untersuchungsraum größer und Richtung Osten gezogen, würden sich die zu betrachtenden Varianten erheblich verändern. Hier zeigt sich, wie entscheidend die Bestimmung der Anschlussstelle für den Variantenvergleich tatsächlich ist.
- Der Variantenvergleich wurde in fünf Hauptkriterien unterteilt. Das Schutzgut Mensch nimmt in diesen Hauptkriterien als Teilkriterium nur eine untergeordnete Rolle ein. Diese Vorgehensweise wird von der Stadt nicht geteilt und ist auch fachgutachterlicher Sicht unrichtig, vgl. Anlage 2. Variante V1 ist aus Sicht der Stadt allein schon deswegen absolut auszuschließen, weil sich bei Variante V1 Überschreitungen des Grenzwertes von 55 dB(A) am Tag auf 207,0 ha im siedlungsnahen Wohnumfeld ergeben, und zwar vor allem in Groß Hesebeck und Röbbel (S. 35).

Tabelle 5-1: Schutzfälle in den einzelnen Ortschaften

Bereich	Schutzfälle								
	Variante V1			Variante V 4			Variante V 5		
	Tag	Nacht	AWB	Tag	Nacht	AWB	Tag	Nacht	AWB
Gollern	3	6	-	-	2	-	-	4	-
Röbbel	6	10	1	-	-	-	-	-	-
Groß Hesebeck	7	40	4	-	-	-	-	-	-
Karlsgrün	1	5	-	-	-	-	-	-	-
Oetzen	-	43	-	-	48	-	-	6	-
Masbrock	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Weste	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Schutzfälle gesamt	17	104	5	0	50	0	0	14	0

Die Variante ist damit unzumutbar im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG.

- Die FFH-rechtliche Prüfung ist fachlich grundlegend unrichtig, weil Variante 5 nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führt, vgl. Anlage 2.
- Die FFH-Verträglichkeitsprüfung basiert auch auf unzureichenden Annahmen über die von der geplanten Autobahn ausgehenden Immissionsbelastungen. Die Untersuchung legt das Immissionsbelastungsmodell aus der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17.2.) zugrunde (Bericht zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, S. 25), so dass auch hier die veralteten Emissionsdaten des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) in der Version 3.2 mit seinen unrealistischen Daten zugrunde liegen. Hierzu auch Anlage 2, S. 12 f.
- Es erscheint in diesem Zusammenhang auch unrichtig, die Verluste der Grundstückswerte für Einfamilienhäuser mit Garten nicht in die Ermittlung der Kosten der Varianten einzubeziehen. Bereits Anfang der 80ziger Jahre wurde im Rahmen einer Untersuchung nachgewiesen, dass Einfamilienhäuser mit Garten bei einer Lärmbelastung von 50 bis 70 db(A) tagsüber ungefähr 10% ihres Wertes verlieren, im Hinblick auf den Grundstückswert sogar 30%.
- Variante 1 zerschneidet alle zwischen- und innerörtlichen Funktionsbeziehungen zwischen den Ortsteilen Groß Hesebeck und Röbbel (gemeinsamer Sportplatz, Feuerwehrstützpunkt etc.). Dies beeinträchtigt die Stadt Bad Bevensen in ihrem Selbstgestaltungsrecht.
- Die Variante 1 quert im Raum Groß Hesebeck ein Heilquellenschutzgebiet (S.57), dies wird von der Planfeststellung hingenommen und nur einfach negativ bewertet (S.58), ist aber aus Sicht der Stadt kritisch.

- Die Unterlagen, die dem Variantenvergleich zugrunde, liegen sind nicht detailscharf wie eine Planfeststellungsunterlage. Dennoch wird hier die entscheidende Vorentscheidung zu Gelenkpunkten und Anschlussstelle für den 3. BA getroffen. Gerade im Hinblick auf artenschutzrechtliche Fragen ist eine abschließende Entscheidung kaum möglich. Auch hier ist die angewandte Methode fraglich.
- Die Entscheidung für eine Variante ist im Rahmen des Variantenvergleichs eine Ermessensentscheidung der Planungsbehörde. Dort fließen zum Teil Werte doppelt in verschiedene Kriterien ein. So kommt es zu einer Verstärkung positiver oder negativer Bewertungen. Es werden gerade im umweltfachlichen Bereich Gebiete aus dem RROP des Landkreises Uelzen für das Jahr 2015 zugrunde gelegt. Seit der Linienbestimmung ist die Vorzugsvariante im RROP enthalten. Deswegen sind links und rechts der geplanten Autobahn keine Vorranggebiete ausgewiesen worden. Nimmt man dies in dieser Wertung auf, hat die Vorzugsvariante, die bereits das raumordnerische Ermessen beeinflusst hat, immer den Vorzug.
- Die Annahme für die schalltechnische Prognose (6m über Grund nachts, Unterlage 21.3, S.34) ist nicht nachvollziehbar. Schutzwürdige Räume befinden sich tatsächlich auch im EG, sind also auch für die Nachtwerte zu Grunde zu legen.
- Groß Hesebeck wird nicht nur durch die Autobahntrasse, sondern auch durch die Verlegung der L252 über die Autobahn hinweg auf einem Damm beeinträchtigt. Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, dass dies berücksichtigt wurde, und inwieweit die visuelle Beeinträchtigung gerade im Bereich des Variantenvergleichs eine Rolle gespielt hat.
- Variante 1 läuft überwiegend auf Dammlage, die Varianten 4 und 5 auch häufig im Einschnitt. Die visuellen Wirkungen sind im Hinblick auf die Trennung der Ortsteile zwingend zu beachten. Das Bauwerk bei Variante 1 trennt den Ortsteil ab, und greift damit in Art 28 Abs. 2 GG ein:

„Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt. Das sogenannte Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde wird durch Maßnahmen berührt, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken.“

(BVerwG, Urteil vom 06. November 2013 – 9 A 9/12 –, juris)

8. Schallimmissionen

a)

Die Untersuchung unterlässt es mit Blick auf diejenigen Gebäude, welche sowohl durch die Anpassung der Landesstraßen, den geplanten Autobahneubau und der geplante Alpha-E Trasse der Bahn von Lärmimmissionen beeinträchtigt werden, eine Lärmsummation vorzunehmen. Es ist unklar, ob dies mit der aktuellen Rechtsprechung zur Gesamtlärbetrachtung in Einklang steht

BVerwG, Urteil vom 19. März 2014, Az. 7 A 24/12, juris Rn. 26

b)

Zur Prognose der Schallauswirkung im 3. Abschnitt wurde bereits oben überschlägig ausgeführt. Die Auswertung der schalltechnischen Betroffenheit der drei betrachteten Varianten V1, V4 und V5 führt zu einem klaren Ergebnis für die Variante 4.

c)

Die Unterlage 17.1.4.1 „Schalltechnische Untersuchungen Lärmzuwachs im Bestandsnetz - Planfall 2a“ ist auszuführen, dass sie ohne Einblick in die Verkehrsuntersuchung nicht beurteilt werden kann. Die Ergebnisse hängen vollständig von den Eingangswerten ab. Es ist auch unklar, ob diesen Werten der Anschluss an die L 252 oder 253 zu Grunde liegt.

Es werden für einige Wohnlagen erhebliche Lärmzuwächse, auch über 60/70db (A) erwartet:

Planfall 2a Straßenzug	Lageplan Nr.	Ortslage	Erhöhung in dB(A) bis zu		Betroffene Gebäude ca.	
			Tag	Nacht	≥ 70/60 dB(A)	≥ 64/54 dB(A)
L 232	1	Secklendorf	1,2	1,3	0	5
L 232	2	Bad Bevensen	2,4	2,0	0	8
L 253	3	Groß Hesebeck	12,3	12,5	0	7
K 41	4	Klein Hesebeck	6,8	5,9	4	6
K 41	4	Jastorf	8,4	7,4	4	19

Wie die Planfeststellung hiermit umgehen wird, bleibt offen. Unterlage 17.1.4.4 listet die einzelnen Objekte mit Beurteilungspegeln. Aufgrund der Anzahl der Gebäude mit Überschreitungen von 60dB(A) nachts und 70 dB(A) tags scheint jedenfalls eine Verkehrsfreigabe des Abschnitt 2 ohne 3 aus Sicht der Stadt Bad Bevensen unmöglich.

Die Innenstadtbereiche in Bad Bevensen werden nicht dargestellt. Gründe werden nicht genannt. Die Unterschiede zu den Ergebnissen der Unterlage 17.1.5. (Planfall 8, also vollständige A 39) sind daher nicht zu erkennen. Erhöhungen der Pegel werden im Bereich Bad Bevensen dort nur für Römstedt (an der L 253) ermittelt.

d)

Die Neuverlärnung unbelasteter Bereiche wird in die Abwägung mit zu geringem Gewicht eingestellt. Streckenweise wird die Schallausbreitung durch Dammlage bis 10 m Höhe noch deutlich begünstigt (EB, S. 92).

Zudem fällt auf, dass statt wie beim 1. BA (dort offenporiger Asphalt (OPA) mit einem Korrekturwert von -5dB(A)) hier nur eine Fahrbahndecke mit einem Korrekturwert von -2dB(A) vorgesehen ist (EB, S. 73). Dies ist unzureichend.

9. Luftschadstoffe

Nach den Planunterlagen werden die Grenzwerte für Luftschadstoffe in Ortslagen deutlich unterschritten (EB, S. 101). In der Luftschadstoffuntersuchung wurden für die motorbedingten Emissionsfaktoren der Fahrzeuge die Daten des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) in der Version 3.2 aus dem Jahr 2014 zugrunde gelegt (Luftschadstoffgutachten, Unterlage Nr. 17.2, S. 25). Die darin ausgewiesenen Emissionswerte für Dieselfahrzeuge waren unrealistisch, wie sich im Laufe des Dieselskandals gezeigt hat. Die Aktualisierung des HBEFA auf die Version 3.3 weist nun um bis zu 92% erhöhte Emissionswerte für Diesel-PKW auf

Keller et al., HBEFA Version 3.3. Background Documentation. Bern: April 2017.

Dies verpflichtet zu neuen Berechnungen sowie zur erneuten öffentlichen Auslegung der Ergebnisse. Hierzu bereits oben im Rahmen der FFH-rechtlichen Bewertung.

10. N-Einträge in Gewässer

Zusätzliche Stickstoffeinträge gefährden das Grundwasser, auch aus dem Verkehrssektor, wenn auch die Landwirtschaft hier mit über 50% bestimmende Quelle sein dürfte.

Die Qualitätsnorm für das Grundwasser in Bezug auf den Nitratgehalt beträgt nach den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) 50 Milligramm pro Liter (mg/l). Bei steigenden Trends muss bereits ab einer Nitratkonzentration von 37,5 mg/l über entsprechende Maßnahmen eine Trendumkehr eingeleitet werden. Die Trinkwasserverordnung legt als Grenzwert für Nitrat im Trinkwasser ebenfalls 50 mg/l fest.

Bereits jetzt wird an 10 - 20 % der Brunnen im Landkreis Uelzen der Nitratgrenzwert von 50 mg/l überschritten

vgl. VSR-Gewässerschutz, Nitratkarte Niedersachsen 2017

Nach der Themenkarten Stickstoff im Boden (Niedersächsisches Bodeninformationssystem, <http://nibis.lbeg.de/cardomap3/>) weisen die betroffenen Böden im Bereich der Trasse bis auf vereinzelte Ausnahmen ein sehr geringes Denitrifikationspotenzial auf (- 5 kg N/ha*a) und im Bereich Drögennottorf/Römstedt durchläuft die Trasse einen Bereich mit der höchsten potentiellen Nitratkonzentration im Sickerwasser von mehr als 150 mg/l. Die Auswirkungen der Stickstoffeinträge auf Oberflächengewässer und Grundwasser und die Vereinbarkeit mit dem Verschlechterungsverbot wurden im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie nicht untersucht.

Dies ist umso brisanter, als dass die Bundesrepublik Deutschland durch den EuGH gerade erst wegen Vertragsverletzung wegen zu hoher Nitratwerte im Grundwasser verteilt wurde (Az. C-543/16) und inzwischen auch ein gerichtliches Verfahren gegen die Bundesregierung zur Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte anhängig gemacht wurde (Klage vor dem OVG Berlin Brandenburg, Az. OVG 11 A 1.18)

11. Durchführbarkeit des Gesamtprojekts

Angesichts der besonderen Belastung die eine Zwischenlösung der Abschnittsfreigaben für die Stadt Bad Bevensen haben würde, erlaubt sie sich auf die fehlende Durchführbarkeit des Gesamtprojekts A 39 hinzuweisen.

Aus der beigelegten Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit, Bosch Partner) geht die Auffassung des Vorhabenträgers hervor, dass der Gesamtplanung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Unüberwindbare Hindernisse ergeben sich danach weder aus den Anforderungen der Schutzziele der europäischen FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie im Hinblick auf die Verträglichkeit des Gesamtprojektes mit den Natura-2000-Gebieten im Planungsraum, noch aus den artenschutzrechtlichen Verbotsnormen oder aus anderen rechtlichen oder tatsächlichen Gründen.

Insbesondere scheint aktuell die Frage der Behandlung des streng geschützten Libellenvorkommens (Vogel Azurjungfer) im Abschnitt 6 bei Wittingen noch keiner tragbaren Lösung zugeführt. Im Abschnitt 5 ist von einem unüberwindbaren Planungskonflikt infolge des aktuell nachgewiesenen bodenständigen Vorkommens der Vogel-Azurjungfer auszugehen. Voraussichtlich sind dort FFH-Gebiete nach zu melden. Eine Trassenfindung in dem Bereich westlich Wittingen erscheint derzeit ausgeschlossen.

Dies kann auch weitgreifende Auswirkungen auf die großräumigen Varianten haben, wenn man die entsprechenden Ausweichoptionen als zumutbare Varianten in FFH-rechtlich rechtmäßiger Weise offen betrachtet. Ein Ausschluss von Varianten kommt nicht allein deswegen in Betracht, weil die Raumordnung und Linienbestimmung einen bestimmten Korridor vorgegeben haben.

12. Landwirtschaft

Die Trassenwahl ist in der Region auch aus Sicht der Landwirtschaft umstritten.

a)

Die Variantenwahl im Hinblick auf die Kreuzung der A 39 mit dem Elbe-Seitenkanal (Erläuterungsbericht (EB), S. 29 ff. und Unterlage 21.3 - Variantenvergleich ESK-Querung) lässt die Belange der Landwirtschaft unberücksichtigt. Die gewählte Variante 6 nimmt von allen Varianten insgesamt die meisten landwirtschaftlich genutzten Flächen in Anspruch. Nach der Landesplanerischen Feststellung im Raumordnungsverfahren zur A 39 vom 24.8.2007 gilt zur Sicherung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung die Maßgabe, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen sind (Landesplanerische Feststellung, S. 10).

b)

80 % der landwirtschaftlichen Betriebe im Untersuchungsraum stehen unter Beregnung, und diese wird im Wesentlichen aus dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK) gespeist. Die Trasse tangiert also die Beregnung erheblich. Zu Unrecht sind die Beregnungsflächen in die Entscheidung zu den Varianten nicht mit einbezogen worden (LpF 3.4.2.2).

Es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten kann, die natürlichen Lebensgrundlagen in ländlichen Räumen zu schützen, sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten sowie diese in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 und 5 ROG. Dem wird die Planung ebenfalls nicht gerecht. Die Flächenversiegelung und Agrarstruktur wurde lediglich als allgemeiner Abwägungsbelang behandelt.

13. Abstufung der B 4 und straßenrechtliche Funktion

In Unterlage 12 heißt es:

„Die B 4 verliert zukünftig zwischen dem Knoten B 4/B 209 südlich Lüneburg und dem Knoten B 71/B 191 östlich Uelzen mit Verkehrsübergabe der neu gebauten A 39 und B 190n ihre Funktion als Straße des weiträumigen Verkehrs und wird daher rechtzeitig nach Fertigstellung verkehrswirksamer Abschnitte der A 39 schrittweise in die sich nach Landesrecht ergebende Straßenklasse abgestuft.“

Tatsächlich wird im Planfall (südlich Melbeck) die B 4 um nur 5.000 – 7.500 Kfz/24h entlastet (VU, S. 20), und damit keine Halbierung erreicht. Der ganz überwiegende Verkehr auf der A 39 ist zudem Ziel- und Quellverkehr nach Lüneburg (VU, S. 8).

Nur eine verhältnismäßig kleine Quote ist weiträumiger Verkehr bis Uelzen oder darüber hinaus (VU, S. 8). Südlich Uelzen seien nur noch rd. 3.000 der 50.800 Kfz/24h (ab AS Handorf, B 404) auf der B 4 nachweisbar (VU, S. 14 Prognose-Null-Fall). Nur 18 % auf der A 39 seien überhaupt Durchgangsverkehr (VU, S. 25). Der geringe Durchgangsverkehr zeigt sich auch schon im Bezugsfall 2030, in dem nur 900 Kfz/24h als durchfahrende Fahrzeuge von Lüneburg aus gesehen auf der B4 südlich Gifhorn und nur 1.100 Kfz/24h auf der B 188 in Richtung Wolfsburg sowie 300 Kfz/24h auf der B 248 vor Wolfsburg festzustellen sind (vgl. Abb. 23 VU A 39, Anhang 1 der VU). Damit ist auch die Planrechtfertigung aus großräumiger Sicht mehr als fraglich, da im Bezugsfall die A 14 als realisiert unterstellt wird.

Insofern muss – wenn die B4 keine Straße des weiträumigen Verkehrs mehr sein soll – auch die entsprechende (überwiegende) Funktion der A 39 bezweifelt werden. Denn Bundesautobahnen dienen dem weiträumigen Verkehr auf besonders angelegten Schnellstraßen (§ 1 Abs. 1 FStrG). Da auf der A 39 wie schon auf der B 4 aber ganz überwiegend nur Nah- und nicht Fernverkehr abgewickelt wird, dürfte auch die Planrechtfertigung für den Bau der Autobahn trotz Aufnahme in die Anlage zum FStrAbÄndG fehlen.

Angesichts der relativ geringen Entlastungen entlang der B4 und aufgrund der bleibenden überregionalen und bundesweiten Bedeutung der B4 ist die Stadt in jedem Fall der Auffassung dass eine Abstufung nicht in Betracht kommt. Diese wird auch für Umleitungslösungen zentrales Gewicht haben.

14. Sonstiges

Es wird aus naturschutzfachlicher Seite erhebliche Kritik am Vernetzungskonzept (Unterlage 19.5.1) geübt. Die Stadt Bad Bevensen ist auf den Erhalt der Naturräume als Basis ihres Kurstatus angewiesen.

Der Bau der A39 bringt eine signifikante Verschlechterung der bestehenden Vernetzungsbeziehungen mit sich. Das Ziel des Vernetzungskonzeptes zum Bau der A39 wird mit „Erhaltung der bestehenden Vernetzungsbeziehungen“ beschrieben. Selbst dieses Ziel wird durch die aktuellen Planungen nicht erreicht. Bestehende Vernetzungsbeziehungen werden nachhaltig gestört, wie sich im Einzelnen aus dem LBP ergibt.

Zum verbindlichen Bundesprogramm Wiedervernetzung entsteht durch die Planungen ein Gegensatz. In den Planunterlagen finden sich jedoch keine Maßnahmen, die eine solche Wiederherstellung alter Vernetzungsbeziehungen zum Ziel haben. Das Vernetzungsprogramm wird nur textlich erläutert. Maßnahmen die dem Zweck der Wiederherstellung verloren gegangener Vernetzungsbeziehungen dienen, sind nicht umfassend erkennbar.

Die Ausgleichsmaßnahmen im 3. Abschnitt sind noch nicht bezeichnet, sodass hierzu keine Stellungnahme erfolgen kann. Diese werden sich aber weitgehend auf dem Gemeindegebiet befinden.

Es scheint, dass im vorliegenden Abschnitt eine Breite der Standstreifen von 3,75 Metern geplant ist. Dies stellt eine Abweichung zu den Regelungen gem. RAA dar. Diese weisen einen Standstreifen mit Breite 2,50 Meter als ausreichend aus. Im Regelquerschnitt 31 gem. RAA ist eine Breite von 3,50 Metern vorgesehen.

Es fehlt ein Umleitungskonzept. Die vorhandenen Landes- und Kreisstraßen sind nicht darauf ausgelegt, bei Störungen auf der A39 den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Viele Brücken im Landkreis Uelzen, auch an Landes und Bundesstraßen, sind in einem desolaten Zustand, so dass Sperrungen zu befürchten sind. In einigen Gemeinden sind zusätzlich Brücken nicht für Schwerlasttransporte zugelassen, die Ortsdurchfahrten sind vielfach zu eng. Aus Sicht der Stadt Bad Bevensen als potentiell betroffene Straßenbaulastträgerin ist ein transparentes und schlüssiges Umleitungskonzept unabdingbar.

15. Nachforderungen

Abschließend wird gefordert, die folgenden Unterlagen bzw. Prüfungen nachzureichen:

- methodengerechte Verkehrsuntersuchung, inklusive aktuell projektspezifische VU mit detaillierter Umlegungsrechnung für Planfall 2a und unter Zugrundelegung der AS an der L253, mit Vorlage der Matrizen
- Prüfung und Darlegung der verkehrlichen Eignung des nachgeordneten Straßennetz für den Planfall 2a (vor allem Römsted/Groß Hesebeck)
- aktuelle und dem Stand der Technik entsprechende Luftschadstoffuntersuchung mit Berechnung der Anforderungen an den Kurport als Basis der Abwägung
- aktualisierte Schallimmissionsuntersuchung
- Aktualisierung und Neubewertung der Varianten Röbbelbach mit Neukartierung unter Beifügung aller bewertungsrelevanter Unterlagen, Bestandsdaten etc. unter Einbeziehung u.a. der Variante V 2 aus dem Variantenvergleich 2009-2012 und mit Überprüfung des Gelenkpunkts.

- Unterlage zu den Auswirkungen des Vorhabens für die Klimaschutzziele, also insbesondere Aussagen zu den voraussichtlichen CO2 Emissionen während des Betriebs

Rechtsanwältin
Dr. Roda Verheyen