

Chronologie der A 39 und der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld

1930er-Jahre: Die Nationalsozialisten hatten die Idee einer "Nordlandautobahn", mit der die Autostadt Wolfsburg einen schnellen Zugang zu den Ostseehäfen bekommen sollte (Hamburger Abendblatt, 29.03.2006).

1969: Gründung des Nordland-Autobahnvereins, ein Zusammenschluss von Industrie- und Handelskammern, Landkreisen, Firmen und Einzelpersonen aus dem norddeutschen Raum, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, "für eine angemessene infrastrukturelle Erschließung des Raumes zwischen dem Harz / Magdeburg im Süden und der Insel Fehmarn im Norden mittels einer Autobahnverbindung einzutreten. Er unterstützt insoweit verkehrsinfrastrukturelle Planungen für eine Bundesautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg / Magdeburg."

1985: Die Untersuchung des Verkehrsplaners Dipl.-Ing. Ulfert Hinz (Hannover) im Auftrag des Nordland-Autobahnvereins empfiehlt keine Autobahn zwischen Hamburg / Lüneburg und Braunschweig / Wolfsburg. (genannt Nordland-Untersuchung, Titel: „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung und großräumige Planung einer zügigen Nord-Süd-Verbindung im Zohnenrandgebiet zwischen der A 24 und der A 39“)

1987: Verkehrsfreigabe A250 Maschen- Winsen-West

1991: Verkehrsfreigabe A250 Winsen-West - Winsen-Ost

1992: Der Bundesverkehrswegeplan enthält die A14 von Lüneburg nach Magdeburg.

1995: Verkehrsfreigabe A250 Winsen-Ost - Lüneburg

1995: Die Verkehrsuntersuchung Nord-Ost (VUNO) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums empfiehlt keine Autobahn zwischen Hamburg / Lüneburg und Braunschweig / Wolfsburg, sondern nur Schwerin - Magdeburg plus Bundesstraßen.

2002: Die Aktualisierung der VUNO bestätigt das Ergebnis von 1995.

2003: Neufassung des Bundesverkehrswegeplans, Planung bis 2015

- „Gesamt-Projekt“ aus A39 (Lüneburg-Wolfsburg), A14 (Schwerin-Magdeburg) und Querverbindung B190n („Hosenträger“) im Vordringlichen Bedarf.
- A39 mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag.
- A39 mit 80 km und mit 437 Mio. € angegeben.
- NKV des „Gesamtprojekts“ mit A14 und B190n ist mit 3,4 angegeben

2004: Gründung der „Aktion Lebensberg e.V.“, weil eine der im Bereich Lüneburg geplanten Varianten der A39 nördlich um Moorfeld und am Ebensberg vorbei verlief. Als gemeinnütziger Naturschutzverein gegründet, war es die erste Initiative gegen die A39 in Lüneburg.

27.03.2006: Einleitung des Raumordnungsverfahrens mit Vorstellung der „Klostertrasse“ als Vorzugsvariante im Abschnitt 1. Die Ostumgehungs-Variante war nicht möglich wegen zu enger Kurvenradien und zu enger Abfolge von Anschlussstellen.

Hamburger Abendblatt, 29.03.2006:

„Die A 39 ist seit langem ein äußerst umstrittenes Verkehrsprojekt. Die Nationalsozialisten waren in den 1930er Jahren die ersten, die eine "Nordlandautobahn" ins Auge fassten - mit ihr sollte die Autostadt Wolfsburg einen schnellen Zugang zu den Ostseehäfen bekommen. In den 1970er Jahren lebte die Planung wieder auf, scheiterte aber an der Ölkrise und später am Widerstand der [Grünen](#).

Dennoch arbeitete sich das Projekt langsam bis in den [Bundesverkehrswegeplan](#) vor, in den es 1992 aufgenommen wurde. Obwohl die vom Bundesministerium für Verkehr in Auftrag gegebene, sogenannte "VUNO" ([Verkehrsuntersuchung Nordost](#)) im Jahr 1995 den Ausbau von Bundesstraßen in der Region als kostengünstiger empfahl, blieb die A 39 auf der Tagesordnung.“

April 2006: Gründung der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld

- zahlreiche kreative Protest-Aktionen
- zunächst „Keine Autobahn durch unser Wohngebiet“, sehr bald aber (St. Florians-Diskussion) konsequenter „Keine A39“.
- Wie sie Aktion Lebensberg Mitglied im Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A39 (<http://www.keine-A39.de>)
- Einwendungen im Raumordnungsverfahren (siehe

TODO: Wann haben wir welche Aktionen durchgeführt?

- Monatlicher BI-Treff im ELM
- Teilnahme an den Sitzungen des Dachverbands
- Mehrere Info-Kästen in Moorfeld
- Menschenschutzgebiet
- Mauer-Graffito „A39 – Frisch gestrichen“
- Mehrmals Info-Stand in der Innenstadt und bei Löwe-Center-Festen
- Mehrere BI-Feste mit Info-Stand, Live-Musik, Hüpfburg, Kinderschminken, Spiele

20.05.2006: In ihrer Einwendung im Raumordnungsverfahren beschreibt die Aktion Lebensberg den Lobbyismus und die Schönrechnerei bei der A39.

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/Arbeitsgruppe_Einwände

Und auf die BI Lüne-Moorfeld und viele andere haben Einwendungen abgegeben.

27.09.2006: Nach einem halben Jahr hätte das ROV gemäß §15 Raumordnungsgesetz abgeschlossen sein müssen. Das Ende wird mehrfach verschoben.

09.10.2006: Demo der BI Lüne-Moorfeld gegen den Bau der A39 auf der Erbstorfer Landstraße, 250 Teilnehmende.

02.11.2006: Plakat-Aktion „Wir lieben Lüneburg“ der BI Lüne-Moorfeld

2007: Eine Klimastudie der Vereinten Nationen warnt eindringlich vor den dramatischen Folgen des Klimawandels.

2007: Aktionen der BI Lüne-Moorfeld:

- Stint-Aktion
- Kondome-Aktion „A39-Verhüterli“
- Teilnahme der BI Lüne-Moorfeld am Sulfmeister-Umzug

20.04.2007: Erörterungstermin im Raumordnungsverfahren

- Unzureichende Berücksichtigung der Einwendungen, unzureichende Betrachtung von Alternativplanungen ohne Autobahn (durch den im BVWP festgeschriebenen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag gefordert)

24.08.2007: Ende des Raumordnungsverfahrens

(Landesplanerische Feststellung, ca. 300 Seiten,

siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/Raumordnungsverfahren>)

- Vorzugsvariante ist nun nicht mehr die „Klostertrasse“, sondern die Trasse auf der Ostumgehung, damals noch ohne Deckel, vielleicht konnte sie nur deshalb als „günstiger“ eingeschätzt werden. Kurvenradien und häufige Anschlussstellen anscheinend plötzlich weniger problematisch.
- Die Länge der A39 ist jetzt mit 105 km angegeben, die Kosten mit 608 Mio. €.

17.06.2008: Analyse der Landesplanerischen Feststellung:

(siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/Raumordnungsverfahren>)

- Zusammenfassung der ca. 15 Kernaussagen
- ca. 15 Seiten mit Anmerkungen und Verweisen auf Textstellen in der Landesplanerischen Feststellung
- 6 Seiten mit ca. 30 Einwendungs-Punkten aus dem Raumordnungsverfahren, die in der Landesplanerischen Feststellung nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt wurden

Geschickt an Bundesverkehrsministerium, Bundesfinanzministerium, Bundesumweltministerium, 103 Mitglieder der entsprechenden Ausschüsse im Bundestag, Bund der Steuerzahler, Bundesrechnungshof, Niedersächsisches Umweltministerium und Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Viele Antworten, meistens „Danke für Ihr Schreiben“.

05.08.2008: Am Ende eines Email-Wechsels (eigentlich ging es dabei um Luftschadstoff-Grenzwertverletzungen) bestätigte das Bundesverkehrsministerium Kosten von mehr als 700 Mio. €, bisher waren 608 Mio. € genannt worden) und teilte mit, dass mit der anstehenden Linienbestimmung auch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A 39 ermittelt und veröffentlicht wird.

31.10.2008: Formaler Abschluss der Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium, Mitteilung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 2,78.

22.01.2009: Entwurfsplanung: Projektkonferenz Abschnitt 1: Lüneburg

Aus den Dokumenten der Projektkonferenz geht unter Anderem hervor, dass möglicherweise nicht alle bisher an der Ostumgehung vorhandenen Anschlussstellen erhalten werden können. Der Kurvenradius und der Lärmschutz in Moorfeld wurden als kritisch erkannt.

Eine Tunnel-Variante für Moorfeld soll untersucht werden, aber nichts Näheres zur angedachten Länge.

Inzwischen sind auch die anderen sechs Abschnitte in der Entwurfsplanung.

Über den Fortgang der Planungsarbeiten im Abschnitt 1 gibt es bisher keine Veröffentlichungen.

Nach Ansicht der Planer wird die Vorplanung bis Ende 2010 dauern.

Danach folgen die Entwurfsgenehmigung (bis ca. September 2011), die Aufstellung des Planfeststellungs-Entwurfs (bis ca. April 2012) und die Planfeststellung (bis ca. Mitte 2014).

2009: Detaillierte Beschäftigung mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis. Mit Hilfe der Grünen Landtags- und Bundestagsfraktionen Kleine Anfragen an die Landes- und Bundesregierung. Die Antwort wirft weitere Fragen auf,

siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/NKV>.

03.11.2010: Umbenennung der A250 in A39 für viel Steuergeld. Endlich können die Autobahn-Befürworter von einem „Lückenschluss“ sprechen, denn zwischen Salzgitter und

Wolfsburg existiert die A39 bereits. Autobahn-Gegner sprechen weiterhin vom „Neubau einer umweltschädlichen und unwirtschaftlichen Autobahn“.

2011: Weitere Kleine Anfrage bezüglich Kostensteigerung und NKV der Grünen im Landtag, Antwort am 19.09.2011

(siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/NKV>)

15.05.2012: Weitere Kleine Anfrage bezüglich Kostensteigerung und NKV der Grünen im Bundestag, u. a. zu Kostensteigerungen auf 1,1 Mrd €, dem 2,5-fachen der Ausgangsplaun. Antwort am 01.06.2012 (siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/NKV>), darin wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 genannt.

Mai 2012: Planfeststellungsverfahren Abschnitt 1, erste Auslegung

(siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/Planfeststellungsverfahren>)

- Einwendungen (auch über die oben angegebene Seite)

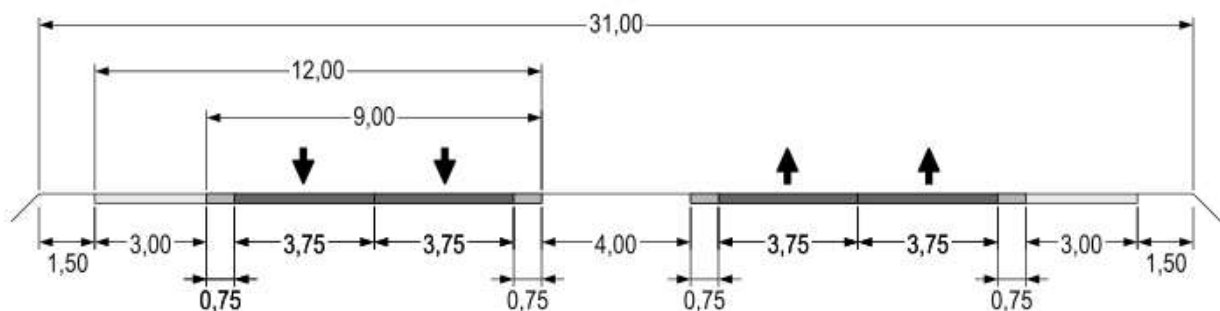
Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA):

Entwurfsklasse 1 (Fernautobahn/Überregionalautobahn):

Regelquerschnitte:

- RQ 43,5: acht Fahrstreifen, ab 100.000 Fahrzeugen pro Tag
- RQ 36: sechs Fahrstreifen, 60.000 bis 100.000 Fahrzeuge pro Tag
- RQ 31: vier Fahrstreifen, bis 70.000 Fahrzeuge pro Tag

Für die A39 ist RQ 31 zu verwenden:



25. - 27.11.2013: Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren Abschnitt 1

- Planunterlagen müssen überarbeitet werden

12.12.2015: Pariser Klimaabkommen

2016: Neufassung des Bundesverkehrswegeplans mit Fake-Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die A39 ist weiterhin im Vordringlichen Bedarf, aber darüber gibt es eine höher priorisierte Kategorie: Vordringlicher Bedarf zur Engpass-Beseitigung.

Die A39 ist mit 1,1 Mrd. € und einem NKV von 2,1 angegeben (wundersame Steigerung des Nutzens seit 15.05.2012)

September 2017: Planfeststellungsverfahren Abschnitt 1, zweite Auslegung

(siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/Planfeststellungsverfahren>)

- Einwendungen
- Planunterlagen werden nochmals angepasst / ergänzt

30.04.2019: Planfeststellungsbeschluss für Abschnitt 7

12.07.2019: Bundesverwaltungsgerichts-Urteil gegen den A39-Planfeststellungsbeschluss für Abschnitt 7

November 2019: Planfeststellungsverfahren Abschnitt 1, Auslegung der geänderten Unterlagen

2020: Die Planungsbehörde stellt eine zusammenfassende Erwiderung auf die Einwendungen im Abschnitt 1 zur Verfügung, die nun erörtert werden sollen. Der bereits zugesagte Erörterungstermin wird aus Pandemie-Gründen ersetzt durch eine als „Online-Konsultation“ (17.08.2020 bis 07.09.2020) bezeichnete Möglichkeit, eine weitere schriftliche Stellungnahme abzugeben.

06.09.2020: Abgabe der Stellungnahme der BI Lüne-Moorfeld im Rahmen der Online-Konsultation im Abschnitt 1
(siehe <http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/wiki/Planfeststellungsverfahren>)

TODO: Wann wurden zwischen 2016 und 2020 die Kosten / das NKV der A39 aktualisiert?

20.11.2020: In der Antwort auf eine Anfrage der Grünen im Bundestag werden die Kosten der A39 mit 1,47 Mrd € angegeben.

12.12.2020: Erste Fahrrad-Demo auf der Ostumgehung, organisiert vom Klimakollektiv Lüneburg, die Route musste gerichtlich durchgesetzt werden. 280 Teilnehmende.

01.01.2021: Übertragung der Planungshoheit für Autobahnen von den Landesbehörden für Straßenbau und Verkehr an die bundeseigene Autobahngesellschaft (Autobahn GmbH)

24.03.2021: Klimaschutz-Urteil des Bundesverfassungsgerichts.
<https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>

17.04.2021: Zweite Fahrrad-Demo auf der Ostumgehung, organisiert vom Klimakollektiv Lüneburg, unterstützt von zahlreichen Lüneburger Gruppen (BI Lüne-Moorfeld, BUND, Fridays For Future, Fossil Free, Grüne Jugend, Bündnis 90 / Die Grünen, Extinction Rebellion, Lebendiges Lüneburg, Klimaentscheid, NABU, Parents For Future, Radentscheid, VCD, Zukunftsrat, Ernährungsrat/Urbane Wildnis) diesmal war keine Klage nötig. Ca. 600 Teilnehmende.

06.06.2021: Dritte Fahrrad-Demo auf der Ostumgehung, organisiert vom Klimakollektiv Lüneburg, unterstützt von zahlreichen Lüneburger Gruppen. Eigentlich sollte es über die A39 nach Winsen gehen. Die Ablehnung kam erst 3 Tage vorher und im Eilverfahren ließ sich die Route nicht durchsetzen. Ca. 500 Teilnehmende.

12.09.2021: Kommunalwahl. Bei der Wahl des Lüneburger Oberbürgermeisters gehen Claudia Kalisch und Heiko Meyer in die Stichwahl (26.09.2021).

24.09.2021: Globaler Klimastreik von Fridays For Future

26.09.2021: Bundestagswahl und Lüneburger OB-Stichwahl.
Bei der Stichwahl gewinnt Claudia Kalisch mit 55,5 % der Stimmen.

07.10.2021: Nach einem aktuellen vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Auftrag gegebenem Gutachten sind der Bundesverkehrswegeplan und auch der Fernstraßenbedarfsplan verfassungswidrig. Die Pläne der Bundesregierung verstoßen demnach sowohl gegen EU-rechtliche Vorgaben als auch gegen den aktuellen Klima-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts.

<https://www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/bund-rechtsgutachten-bundesverkehrswegeplan-ist-verfassungswidrig-neue-bundesregierung-muss-fernstrassenbau-sofort-stoppen>

09.10.2021: Die Autobahn GmbH lädt ein um „Gestaltungsdialo g Lüneburger Lärmschutzdeckel“ (statt sich vorrangig um die Planungshindernisse in den Abschnitten 2 und 3 zu kümmern).

10.10.2021: Vierte Fahrrad-Demo auf der Ostumgeh ung. Wieder wurde der auf der A39 angemeldete Teil verboten. Diesmal leider nur ca. 280 Teilnehmende.

24.11.2021: Koalitionsvertrag der Bundestagsfraktionen SPD, Grüne, FDP (Ampelkoalition).

08.12.2021: Der Bundestag wählt Olaf Scholz zum Bundeskanzler. Volker Wissing (FDP) löst Andreas Scheuer als Bundesverkehrsminister ab.

24.01.2022: Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur veröffentlicht ein FAQ zur Überprüfung der Bedarfspläne. Danach gehören der Klimaschutzplan 2030 und das Bundesklimaschutzgesetz zu den Rahmenbedingungen der Überprüfung. Mit einem Ergebnis wird 2023 gerechnet.

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>

25.03.2022: Globaler Klimastreik von Fridays For Future

Details aus 2009:

Peter Weerda (Aktion Lebensberg) hat sich den Ergebnisbericht der NKV-Bestimmung für die A 39, die A 14 und die B 190 n schicken lassen, alle Zahlen in eine Excel-Tabelle eingetragen und ein bisschen damit herumgerechnet. Einige Merkwürdigkeiten brachte er bei unserem offenen BI-Treff (immer am 1. Montag des Monats im ELM) zur Sprache, woraufhin Volker Constien mit ihm zusammen versuchte, die Unstimmigkeiten aufzulösen.

- Als Gesamtkosten der A 39 waren 608 Mio. € angesetzt worden, obwohl schon die Vermutung von mehr als 700 Mio. € als „in etwa realistisch“ bezeichnet worden war.
- stark unterschiedliche Kosten pro Kilometer bei A 39 und A 14
- stark unterschiedliche Kosten-Steigerungen gegenüber 2003
- stark gestiegene Nutzen-Werte gegenüber 2003
- stark unterschiedliche Anteile von induziertem Verkehr und Umwelteffekten am Gesamt-Nutzen von A 14 und A 39
- es wurde ein „Preisindex“ angegeben, aber nicht erklärt, wie damit gerechnet wurde

Wir forderten vom Bundesverkehrsministerium Basisdaten der NKV-Bestimmung an, bekamen sie aber nicht. Daraufhin formulierten wir aus unseren Berechnungen ein 4-seitiges Papier mit Anmerkungen zum Ergebnisbericht der NKV-Bestimmung, aus dem über den Kontakt mit der Landtagsabgeordneten Miriam Staudte deren Mitarbeitende eine „Kleine Anfrage“ an die Landesregierung formulierten.

06.08.2009: Kleine Anfrage der Fraktion Grünen im Landtag.

16.09.2009: Antwort der Landesregierung:

„Die in der Kleinen Anfrage aufgeworfenen Fragen können von der Landesregierung nur unter Einbeziehung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beantwortet werden.“... „Das BMVBS hat hierzu mitgeteilt, dass der Bund aus grundsätzlichen Erwägungen den Ländern für ihre parlamentarischen Anfragen, soweit er eine eigene Zuständigkeit besitzt, keine Zuarbeit liefert“.

Der Text der Kleinen Anfrage wurde daraufhin an die Bundestagsfraktion der Grünen übergeben und dort für eine Kleine Anfrage im Bundestag angepasst.

13.11.2009: Kleine Anfrage der Fraktion der Grünen im Bundestag.

Die Antwort wirft weitere Fragen auf.

2011 - 2012: Weitere Kleine Anfragen bezüglich Kostensteigerungen und NKV im Landtag und Bundestag