

**GUTACHTEN**  
zur Wirtschaftlichkeit und  
den regionalwirtschaftlichen  
Potenzialen des  
Lückenschlusses der A 39



Industrie- und Handelskammer  
Lüneburg-Wolfsburg

Argumentarium

# **Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und den regionalwirtschaftlichen Potenzialen des Lückenschlus- ses der A 39**

Im Auftrag von  
Industrie- und  
Handelskammer  
Lüneburg-Wolfsburg  
Am Sande 1  
D-21335 Lüneburg

Tobias Dennisen  
Stephan Kritzinger  
Susanne Wagner

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>Argumentarium</b>		<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Hintergrund und Ziele des Gutachtens</b>	<b>9</b>
	1.1 Hintergrund des Gutachtens	9
	1.2 Ziel des Gutachtens	10
	1.3 Vorgehensweise und Methodik	12
<b>2</b>	<b>Grundlagen zum Untersuchungsraum und zum Lückenschluss der A39</b>	<b>14</b>
	2.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums	17
	2.2 Sozio-ökonomisches Kurzprofil des Untersuchungsraums	19
	2.3 Zeitlicher Verlauf der Planungen zum Lückenschluss A39	26
	2.4 Derzeitiger Planungsstand des Lückenschlusses A39	29
<b>3</b>	<b>Überprüfung und Einordnung bestehender Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen</b>	<b>32</b>
	3.1 Vergleich bestehender Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen des Lückenschlusses der A39	32
	3.2 Einordnung der Diskussion der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	42
<b>4</b>	<b>Regionalökonomische Auswirkungen von Autobahnen</b>	<b>48</b>
	<b>4.1 Regionalökonomische Wirkungen von Autobahnen – eine Übersicht</b>	<b>48</b>
	4.2 Praktische Erfahrungen regionalökonomischer Wirkungen von Autobahnen	55
<b>5</b>	<b>Ermittlung regionalökonomischer Potenziale des Lückenschlusses der A 39</b>	<b>60</b>
	5.1 Ökonomische Strukturen und Entwicklungen des Untersuchungsraums	60
	5.2 Regionalwirtschaftliche Entwicklungspunkte	68
	5.3 Wirkungen anderer Verkehrsträger und infrastruktureller Maßnahmen	73

5.4	Abschließende Einschätzung regionalökonomischer Wirkungen und Potenziale durch den Lückenschluss der A39	77
5.5	Vergleichende Abschätzung der Wirkungen eines 4-spurigen Ausbaus der B4	78
	<b>Anhang</b>	<b>82</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>92</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>94</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>96</b>
	<b>Quellen</b>	<b>98</b>

## Argumentarium

*Der Lückenschluss trägt dazu bei, dass der Raum gleiche infrastrukturelle Voraussetzungen erhält wie vergleichbare Regionen in Deutschland. Zudem trägt der Lückenschluss wesentlich zur besseren Erreichbarkeit der zentralen Orte bei. So verbessert sich mit dem Bau der A39 die Erreichbarkeit für Gemeinden mit insgesamt 566.000 Einwohnern bzw. rund 27.000 Unternehmen.*

Die nordostniedersächsische Region zwischen Hannover, Hamburg und Berlin stellt den größten autobahnfreien Raum Deutschlands dar. In der Betrachtung der durchschnittlichen Pkw-Fahrtzeiten zum nächsten Oberzentrum wird deutlich, dass die Landkreise zwischen den nächstgelegenen Oberzentren Hamburg, Wolfsburg und Lüneburg mittlere bis hohe Fahrtzeiten aufweisen. (vgl. Kap. 2.2)

*Die Wirtschaftlichkeit des Neubauvorhabens ist mehrfach unter Beweis gestellt worden. Jedes Nutzen Kosten Verhältnis mit einem Wert über 1,0 ist ökonomisch vorteilhaft.*

Die aktuellste Bewertung des BMVBS ergibt ein Nutzen-Kosten Verhältnis von 1,9. Im Vergleich zu früheren Untersuchungen ist das Nutzen-Kosten Verhältnis zwar gesunken, die positiven Effekte für die Region bestehen aber dennoch fort. (vgl. Kap. 3.2)

*Wie sich in anderen vergleichbaren Fällen gezeigt hat, ist die verbesserte Erreichbarkeit auch ein wesentlicher Faktor für die Ansiedlung weiterer Unternehmen. Denn durch den Lückenschluss wird die Regionalwirtschaft gestärkt, wodurch diese im überregionalen Wettbewerb besser bestehen kann.*

Bereits realisierte Neubauvorhaben zeigen, dass die vorhandene regionale Wirtschaft durch eine Senkung der Mobilitätskosten gestärkt werden kann. In der Folge können Unternehmensansiedlungen und zusätzliche Beschäftigungseffekte realisiert werden. (vgl. Kap. 4.2)

*Der Lückenschluss der A39 entlastet zahlreiche Gemeinden an der B4 vom Durchgangsverkehr und eröffnet damit Entwicklungsoptionen in den Orts- und Stadtzentren.*

Mit dem Lückenschluss der A39 werden deutliche Entlastungen der B4 und des nachgeordneten Netzes auf der Nord-Süd Achse (L233, L270) eintreten. Die weitaus größte Zahl der Ortslagen wird durch die A39 deutlich entlastet, in Ausnahmen ist auch mit Mehrbelastungen auf den Straßen zu den Anschlussstellen zu rechnen. (vgl. 3.1)

*Mit einem vierspurigen Ausbau der B4 können die positiven Effekte eines Vollausbaus (Zeit- und Distanzgewinne, Entlastung der Ortskerne,) gar nicht oder nur teilweise realisiert werden.*

Diverse naturschutzfachliche, städtebauliche und straßenplanerische Gründe waren ausschlaggebend, dass der gesamte Ausbau der B4 zwischen Lüneburg und Gifhorn (Wolfsburg) im Vergleich zur Vorzugsvariante nicht weiter verfolgt wurde. (vgl. Kap. 5.5)

*Mit der durchgehenden A39 werden negative Auswirkungen des Straßenverkehrs im untergeordneten Netz reduziert: weniger Schadstoffemissionen, weniger Lärm und eine erhöhte Verkehrssicherheit.*

Der Lückenschluss der A39 wird vor allem in kleinräumiger Betrachtung Straßen wie die B4 oder die B191 deutlich entlasten. Bspw. zeigt sich im Vergleich der Verkehrssicherheit von Straßen unterschiedlicher Kategorie, dass außerörtliche Bundesstraßen sowohl deutlich höhere Unfallraten mit Personenschaden als auch Getötetenraten je Fahrzeugkilometer aufweisen. (vgl. Kap. 3.1 und 5.5)

*Die grundlegenden guten Voraussetzungen der Region (Lage in Mitteleuropa, zwischen Metropolbereichen, Flächenverfügbarkeit, Verkehrsträgeranbindungen, Arbeitskräfte) können erst durch den Lückenschluss der A39 voll ausgeschöpft werden.*

Der Untersuchungsraum weist im nördlichen Bereich um Lüneburg eine Orientierung zur Metropolregion Hamburg auf, der südliche Bereich eine Orientierung zur Metropolregion Hannover / Braunschweig / Wolfsburg / Göttingen. (vgl. Kap. 2). Die A39 bindet die beiden Teilräume an die Metropolregionen an und verkürzt die Distanz und Fahrzeit zwischen beiden.

*Mit dem Lückenschluss wird die Attraktivität insbesondere des Landkreises Uelzen als Wohnort für Auspendler oder Unternehmensstandort zunehmen, womit auch dem Bevölkerungsrückgang entgegengewirkt werden kann. Insbesondere Berufspendler in Metropolregionen im Norden und Süden werden von der besseren Anbindung des Untersuchungsraums durch den Lückenschluss profitieren, da hier der Pkw als Verkehrsmittel dominieren.*

Mit dem Bau der A39 wird sich die Erreichbarkeit zwischen den Städten verbessern und der Verkehr von der Bundesstraße auf die Autobahn verlagern. Die Landkreise Gifhorn und Uelzen werden an Attraktivität als Wohnstandorte und guter überörtlicher Erreichbarkeit von Arbeitsorten/-plätzen gewinnen. (vgl. Kap. 2.2)

*Der Lückenschluss wird zur Entlastung der A7 beitragen und verbessert die Verkehrssituation im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens und im ganzen Norden.*

Der Lückenschluss der A39 wird wesentlich zur Engpassbeseitigung des straßengebundenen Seehafenhinterlandverkehrs der Nord- und Ostseehäfen, v. a. des Hamburger Hafens, sowie im Verlauf der A7 beitragen. Wenn man die zukünftigen deutschlandweiten Belastungen auf den Autobahnen der Nord-Süd Achse betrachtet, ermöglicht der Lückenschluss eine verbesserte und / oder schnellere Routenwahl durch die Verlagerung auf die weiter östlich gelegene Bundesautobahnen. Zudem wird dies die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens positiv beeinflussen.

*Das prognostizierte Aufkommens- bzw. Umschlagswachstum der bedeutenden Häfen (Hamburg, Bremische Häfen, Ostseehäfen) sowie die zukünftige verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung des Untersuchungsraumes bergen ein hohes Potenzial für wertschöpfende logistische Aktivitäten im gesamten Untersuchungsraum.*

Das Umschlags- und Aufkommenswachstum der Nord- und Ostseehäfen hat eine Zunahme des Seehafenhinterlandverkehrs zur Folge. Aufgrund eines verstärkten Containeraufkommens aus Asien mit Zielgebieten in Mittel- / Südosteuropa wird die Routenwahl über die A39 zunehmend attraktiv, auch begünstigt durch die steigende Belastung der A7. (vgl. Kap. 5.3)

*Das Umschlagswachstum der Häfen am Elbe-Seitenkanal hängt auch vom Bau des Lückenschlusses der A39 ab bzw. diesem werden wesentliche Entwicklungsimpulse für Unternehmensansiedlungen in den Häfen zugesprochen.*

Die Umschlagsmengen in den Häfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen werden im Zuge des Ausbaus des Elbe-Seitenkanals deutlich ansteigen, dementsprechend werden auch den Hafenerweiterungen gute Entwicklungsperspektiven eingeräumt. Jedoch sind wesentliche Impulse, die zu hafenauffinen Gewerbeansiedlungen auf den bereits bestehenden oder geplanten Hafenumflächen führen sollen, insbesondere vom Lückenschluss der A39 abhängig. (vgl. Kap. 5.3)

*Die verbesserte Erreichbarkeit der Region wird die regionale Tourismuswirtschaft weiter stärken. Die negativen Einflüsse des Verkehrs auf Mensch und Umwelt auf lokaler Ebene, wie zum Beispiel Lärmbelastigungen bei Ortsdurchfahrten, werden verringert. Hiervon profitieren Beherbergungsbetriebe und Gastronomie.*

Die Erreichbarkeit einer Tourismusregion beeinflusst die Entwicklungs- und Wachstumsmöglichkeiten der Branche in Zeiten immer kurzfristiger Reiseentscheidungen positiv. Gleiches gilt für die Qualität einer Reisebestimmung, wenn Unterkünfte und Gastronomiebetriebe nicht an verlärmten und gefährlichen Durchgangsstraßen liegen. (vgl. Kap. 5.2) Neben dem Mehrtagestourismus wird eine verbesserte Erreichbarkeit auch den Tagestourismus aus den Metropolregionen im Norden und Süden stärken.

*Der Lückenschluss der A39 wird die regionale transportintensive Wirtschaft (verarbeitendes Gewerbe, Handel, Verkehr) sowie vor allem die regionalen Branchenschwerpunkte Logistik, Ernährung / Nahrungsmittel, Automobilbranche und Tourismus stärken und die Anreize für Unternehmensansiedlungen erhöhen*

Der Lückenschluss wird auch für eine sehr große Zahl transportintensiver Unternehmen von Vorteil sein. Für Unternehmensneueinsiedlungen und –erweiterungen stehen Gewerbeflächen mit guter bis sehr guter Erreichbarkeit und Branchensynergiepotenzialen zur Verfügung. Insbesondere die trimodalen Hafenumstände Lüneburg, Uelzen und Wittingen

sowie die Standorte Warmenau und Heinenkamp werden durch den Lückenschluss deutlich aufgewertet. (vgl. Kap. 5.1 und 5.2).

# 1 Hintergrund und Ziele des Gutachtens

## 1.1 Hintergrund des Gutachtens

(1) In Deutschland gilt u. a. die „Sicherung der Daseinsvorsorge als ein raumordnungspolitisches Leitbild, welches die Schaffung einer angemessenen und gut erreichbaren Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastruktur zum Ziel hat.“ Dieses Leitbild wurde im Kontext des demographischen Wandels erstellt, der viele dünn besiedelte Regionen bei gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor große Herausforderungen stellt. Der nordostniedersächsische Raum (vgl. Abbildung 1) ist von dieser Entwicklung teilweise betroffen.

(2) Jedoch soll es nicht allein politischer Selbstzweck sein, einen Raum bzw. eine Region verkehrsinfrastrukturell zu erschließen. Die Bereitstellung von Infrastruktur bzw. das Ermöglichen von Mobilität ist Grundlage des gesellschaftlichen Lebens und des unternehmerischen Wirtschaftens. Wenn diese Grundvoraussetzung nicht gegeben ist, verlieren diese Regionen / Räume für die Menschen und die Wirtschaft an Attraktivität und sie geraten weiter ins Hintertreffen. Straßen stellen das Rückgrat unserer Mobilität und des gesamten Verkehrssystems dar. [1]

(3) Gegenwärtig stellt die nordostniedersächsische Region zwischen Hannover, Hamburg und Berlin den größten autobahnfreien Raum Deutschlands dar (vgl. Abbildung 1). Die Anbindung einer Region an das bundesdeutsche Autobahnnetz wird als eine wesentliche Voraussetzung für dessen sozio- und regionalökonomische Entwicklung angesehen. Der Bau der A 39 als Lückenschluss zwischen den bereits bestehenden Autobahnen bei Lüneburg und Wolfsburg kann diese infrastrukturelle Lücke schließen und Impulse für die regionale Wirtschaft geben.

(4) Die geplante Autobahn A 39 soll auf einer vierspurigen Trasse (2x2 Fahrstreifen plus Standstreifen je Fahrtrichtung) von ca. 105 km die Lücke im Autobahnnetz zwischen den beiden Städten Lüneburg und Wolfsburg schließen. Im Norden führt Sie aus Hamburg kommend von der bestehenden Anschlussstelle Lüneburg-Nord östlich um Lüneburg, um in Parallellage zum Elbe-Seitenkanal vorbei an Uelzen im Norden Wolfsburg wieder an die bestehende A 39 anzuschließen. [2]

(5) Der Lückenschluss der A 39 stellt das wichtigste Straßenbauprojekt im IHK Bezirk Lüneburg-Wolfsburg dar. Die IHK setzt sich im Namen der ihr zugehörigen Unternehmen für eine Realisierung dieses Straßenbauvorhabens

ein, welches eine durchgehende Befahrung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg zulässt und somit für die wirtschaftliche Entwicklung der Region vorteilhaft sein kann.

(6) Die IHK Lüneburg-Wolfsburg hat aufgrund der vermuteten regionalökonomischen Bedeutung des Neubauvorhabens das hier vorliegende Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses soll die Realisierung des Lückenschlusses der A 39 sowohl hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit als auch seiner regionalökonomischen Vorteile (Potenziale) bestimmen, analysieren und in einer entsprechenden Argumentationsgrundlage verdichten.

## 1.2 Ziel des Gutachtens

(1) Als grundsätzliche Ziele dieses Gutachtens werden nachfolgende Elemente genauer erläutert und ggf. weiter differenziert werden:

- Darstellung der **Wirtschaftlichkeit des Vorhabens**.  
Hier wird der letztgültige Stand zur Bestimmung der Wirtschaftlichkeit, welche in Form einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt, dargestellt. Ergänzt wird dieser Berichtsteil durch eine Betrachtung vorhergehender Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, der vorhandenen verkehrlichen Untersuchungen zum Lückenschluss und einer qualitativen Einordnung der Ergebnisse.
- Erörterung der **regionalwirtschaftlichen Effekte bzw. Potenziale**.  
Ein zweiter Teil des Berichts widmet sich der Frage der regionalökonomischen Auswirkungen bzw. der Potenziale des Lückenschlusses der A39. Diesem wird als Grundlage der derzeitige wissenschaftlichen Diskussionsstands vorangestellt, welchem eine Betrachtung von Straßenbauprojekten mit vergleichbaren räumlichen Voraussetzungen folgt. Auf Grundlage der theoretischen als auch praktischer Erkenntnisse werden daraufhin qualitative und, falls möglich, quantitative Aussagen zu absehbaren Vorteilen bzw. Potenzialen gemacht. Ergänzt werden diese Abschätzungen mit der Einordnung bzw. Abschätzung von Wirkungen auf und durch andere Verkehrsträger.
- Bereitstellung einer **Argumentationsgrundlage**  
Das wesentliche Ziel dieses Gutachtens ist es, eine geeignete und belastbare Argumentationsgrundlage hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Lückenschlusses der A39 zu erarbeiten, um Politik, Behörden und die interessierte Öffentlich-

keit zu informieren. Zusammengefasst werden die wesentlichen Ergebnisse in einem, dem Gutachten vorangestellten, sogenannten „Argumentarium“.

(2) Neben diesen elementaren Zielen werden im Gutachten unter anderem auch folgende Fragen beantwortet:

- Welche Auswirkungen hat die Realisierung der A 39 auf das überregionale Gesamtnetz, auf die Beseitigung von Engpässen im Hafenhinterlandverkehr des Hamburger Hafens sowie hinsichtlich der allgemeinen Entlastungswirkung für die A 7?
- Welche Veränderungen der Verkehrsflüsse in der Region zwischen Lüneburg und Wolfsburg werden bei Realisierung des Lückenschlusses der A 39 auftreten?
- Welche regionalwirtschaftlichen Potenziale kann der Bau der A 39, bezogen auf bereits vorhandene Wirtschaftsstrukturen und etwaiger Entwicklungsmöglichkeiten, zutage fördern?
- Welche Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Erreichbarkeiten und Umwelt sind zu erwarten?
- Kann ein teilweiser dreispuriger Ausbau der B4 mit einigen Ortsumgehungen eine Alternative mit gleichen regionalwirtschaftlichen Effekten sein?

(3) Des Weiteren gelten als Rahmenbedingungen:

- Für den Verkehrsträger Binnenwasserstraße ist von einer zusätzlichen Schleuse im Elbe-Seitenkanal bei Scharnebeck auszugehen und grob abzuschätzen.
- Für den Verkehrsträger Schiene ist der Ausbau der Amerikalinie auf der Strecke Uelzen-Stendal (Verbindung zwischen Bremen und Stendal) zu unterstellen und grob abzuschätzen.

### 1.3 Vorgehensweise und Methodik

(1) Zum Neubau bzw. Lückenschluss der A 39 liegen bereits vielfältige Untersuchungen, Studien und Gutachten vor, die über den als recht weit zurückreichenden Untersuchungs- bzw. Betrachtungszeitraum erstellt und z.T. aktualisiert worden sind. Dies liegt nicht zuletzt darin begründet, dass der Lückenschluss der A 39 über das Einzugsgebiet hinaus seit vielen Jahren politisch kontrovers diskutiert wird. Auf einen Teil dieser Unterlagen wird in dem gegenständlichen Gutachten zurückgegriffen.

(2) Als grundlegend und bedeutsam zur Erreichung der o.g. Ziele und im Gesamtkontext der Fragestellung dieses Gutachtens / „Argumentariums“ seien an dieser Stelle genannt:

- Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003, Raumordnungsverfahren (ROV) 2007, Verkehrsuntersuchung Nordost 2006 / 2010 etc.
- Analysen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Regionalstatistik des Bundes und der Länder
- Unternehmensstatistik der IHK Lüneburg-Wolfsburg
- Kommunales Standort-Informations-System (KomSIS) der niedersächsischen Gemeinden, Städte und Landkreise
- Telefonische Fachgespräche mit Vertretern der Wirtschaftsfördereinrichtungen, der Industrie- und Handelskammern, der Landkreise und Städte

(3) Das hier vorgelegte Gutachten soll für eine breite und interessierte Öffentlichkeit zugänglich und verständlich sein. Daher wurde im Zuge der Erstellung darauf geachtet, auch einem ggf. fachfremden Publikum die grundlegende Thematik mit ihren Diskussionspunkten, den Projektstand und die Potenziale eines Lückenschlusses verständlich zu machen.

(4) Grundsätzlich wurden in diesem Gutachten keine neuen und grundlegenden verkehrlichen oder sozio-ökonomischen Berechnungen angestellt. Jedoch wurden aktuelle Informationen, Statistiken und Daten etc. herangezogen, um die qualitativen Aussagen, soweit wie dies im Rahmen eines solchen Gutachtens möglich ist, quantitativ einzuordnen und abzuschätzen.

(5) Des Weiteren wurden Fachgespräche mit Personen der Region aus Wirtschaft und Politik geführt, die über tiefgreifendes Wissen zum Raum verfügen, um die Erkenntnisse zu verifizieren und zu vertiefen. Zudem wurden Fachpersonen mit Erkenntnissen zu vergleichbaren regionalen und bereits

realisierten Autobahnneubauten kontaktiert, um Analogieschlüsse aufstellen zu können.

(6) Aus Gründen der sehr vielfältigen und bisher wissenschaftlich mehr oder minder indifferenten multikausalen Wirkungszusammenhängen zwischen (über-)regionalen Straßenbauprojekten und ihrer ökonomischen Effekte werden in diesem Gutachten keine tiefgreifenden quantitativen Wirkungsanalysen durchgeführt. Jedoch wird es die zu erwartenden raumspezifischen **regional-ökonomischen Potenziale, -branchen und -standorte** im Zuge des Lückenschlusses der A39 identifizieren und qualitativ einordnen.

(7) Des Weiteren soll dieses Gutachten einen Einblick in die teilweise sehr kontrovers geführte Diskussion der „**Wirtschaftlichkeit**“ von Vorhaben im Fernstraßenbau im Planungsauftrag des Bundes geben und speziell die gesamtwirtschaftliche Bewertung des Lückenschlusses der A39 im Laufe der Zeit und hinsichtlich der teilweise unterschiedlichen Annahmen und Perspektiven (bspw. Planungshorizonte) beleuchten und einordnen.

## 2 Grundlagen zum Untersuchungsraum und zum Lückenschluss der A39

(1) Der Raum, der in dieser Untersuchung Gegenstand der Betrachtung sein wird, kann grob als Nordosten des Landes Niedersachsens zusammengefasst werden. Er befindet sich in der westlichen Hälfte des Städtedreiecks Hamburg – Berlin – Hannover, wie der Abbildung 1 zu entnehmen ist. Eine genauere Abgrenzung des Untersuchungsraums wird im nachfolgenden Kapitel erfolgen.

(2) Der Nordosten des Landes Niedersachsens ist vor allem hinsichtlich seiner infrastrukturellen Ausstattung mit Bundesfernstraßen im Vergleich zu sonstigen Regionen schlecht erschlossen (vgl. Abbildung 1 & Kapitel 2.2). So verlaufen in einiger Entfernung zur Region:

- A7 im Westen: Hamburg - Hannover
- A24 im Norden: Hamburg – Berlin
- A2 im Süden: Hannover – Potsdam
- A39 (A250): Südlich bis Wolfsburg und nördlich bis Lüneburg

(3) Nicht zuletzt aufgrund dieser Gegebenheit ist dieser Raum - wie später noch näher erläutert werden wird – eher als dezentral und peripher zu bezeichnen. Er weist im nördlichen Bereich um Lüneburg eine Orientierung zur Metropolregion Hamburg auf, der südliche Bereich eine Orientierung zur Region Wolfsburg / Braunschweig, wodurch die dazwischen liegende Region um Uelzen dezentral gelegen ist.

Abbildung 1: Kartographische Darstellung des Raumes Nordostniedersachsen und dessen Ausstattung mit Bundesautobahnen



Quelle: ProgTrans AG - Eigene Darstellung

(4) Neben der Bedeutung des Lückenschlusses der A 39 für den internationalen als auch nationalen Straßenverkehr steht außer Frage, dass die Anbindung des derzeit vergleichsweise schlechter erschlossenen Raumes im Nordosten Niedersachsens an das übergeordnete Straßennetz von bedeutender regional- und sozio-ökonomischer Wirkung sein wird. Eine Verbesserung der regionalen Standortgunst kann zu dauerhaften direkten Effekten, wie dem Wachstum von Produktion und Handel und somit auch der Beschäftigung führen. Des Weiteren werden dies aber auch indirekte Effekte im Zuge der regionalwirtschaftlichen Stärkung und Einkommenserhöhung sein.

(5) Trotz der Veränderung der Zusammensetzung der niedersächsischen Landesregierung im Zuge der Landtagswahlen im Januar 2013 erfährt der Lückenschluss A39 weiterhin die breite politische Unterstützung. So hat die rot-grüne Landesregierung Niedersachsens im Juni 2013 das Straßenbauvorhaben für den nächsten BVWP, welcher im Jahr 2015 aufgestellt werden soll, angemeldet.[3] Dies und die kontinuierlich fortschreitende Planung zeigen einmal mehr, welche Bedeutung diesem Infrastrukturprojekt für die gesamte Region weiterhin beigemessen wird, trotz der teilweise intensiven regionalen Widerstände.

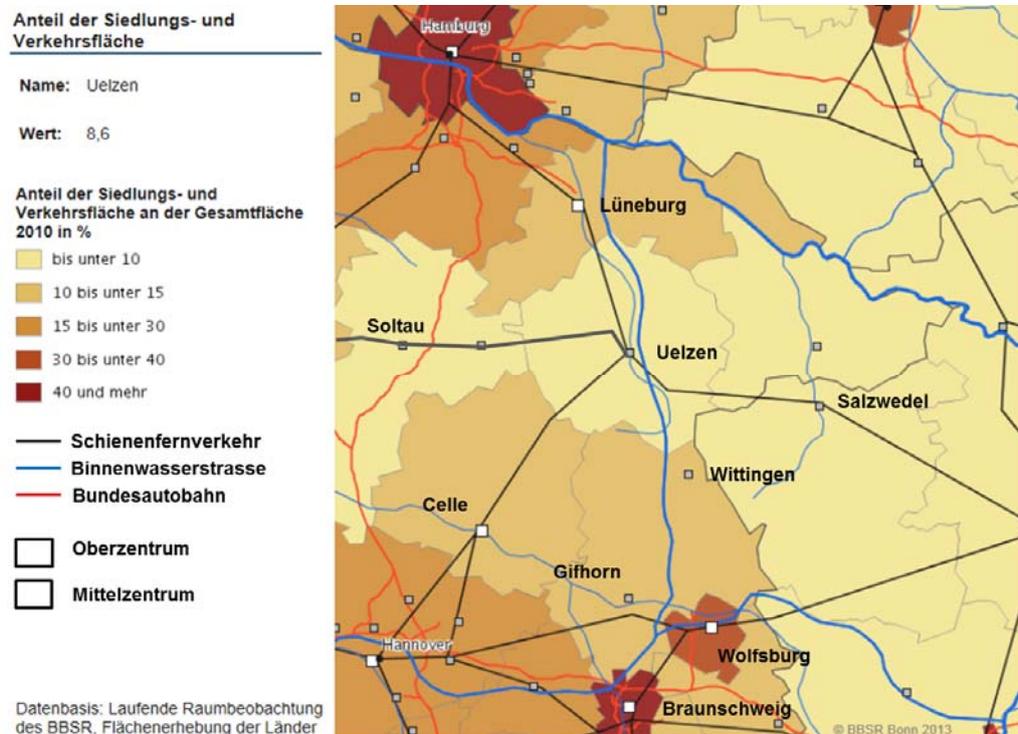
(6) Neben den direkten als auch den indirekten ökonomischen Effekten wird der Lückenschluss eine integrative Funktion für das gesamte norddeutsche Straßennetz erfüllen, da dieser eine Entlastungsfunktion für die A 7 sowie die B 4 zwischen Lüneburg und Braunschweig besitzt.

(7) In Abbildung 2 sieht man das derzeitige überregionale Verkehrsnetz des Raumes. Man erkennt, dass die Region mit dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK) über einen direkten Anschluss an das deutsche Binnenwasserstraßennetz verfügt. Der ESK verläuft in Nord-Süd Richtung, beginnend westlich von Wolfsburg, dort an den Mittellandkanal angeschlossen und verläuft dann nördlich über Wittingen, Uelzen und Lüneburg um an die Elbe anzuschließen.

(8) Des Weiteren verfügt die Region über eine Schienenfernverkehrsverbindung, welche von Hamburg über Lüneburg nach Uelzen führt und dort zum einen in östliche Richtung nach Berlin und zum anderen in westliche Richtung über Celle nach Hannover angeschlossen ist. Eine weitere bedeutende Schienenfernverkehrsverbindung ist die sogenannte „Amerikalinie“, die von Berlin über Stendal und Uelzen nach Bremerhaven führt. (vgl. auch Kapitel 5.2)

(9) Abbildung 2 zeigt einmal mehr, dass die Region Nordostniedersachsen nur unzureichend an das deutsche Bundesfernstraßennetz angeschlossen ist. Des Weiteren zeigt die Abbildung mittels der angegebenen Anteilsklassifizierung (Anteile der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche), dass die Landkreise Uelzen (8,6 %), Gifhorn (10,5%) und Lüneburg (11,3%) siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell noch vergleichsweise wenig erschlossen sind.

Abbildung 2: Verkehrsträger und Anteil der Siedlungs- / Verkehrsflächen an der Gesamtläche der Region Nordostniedersachsen

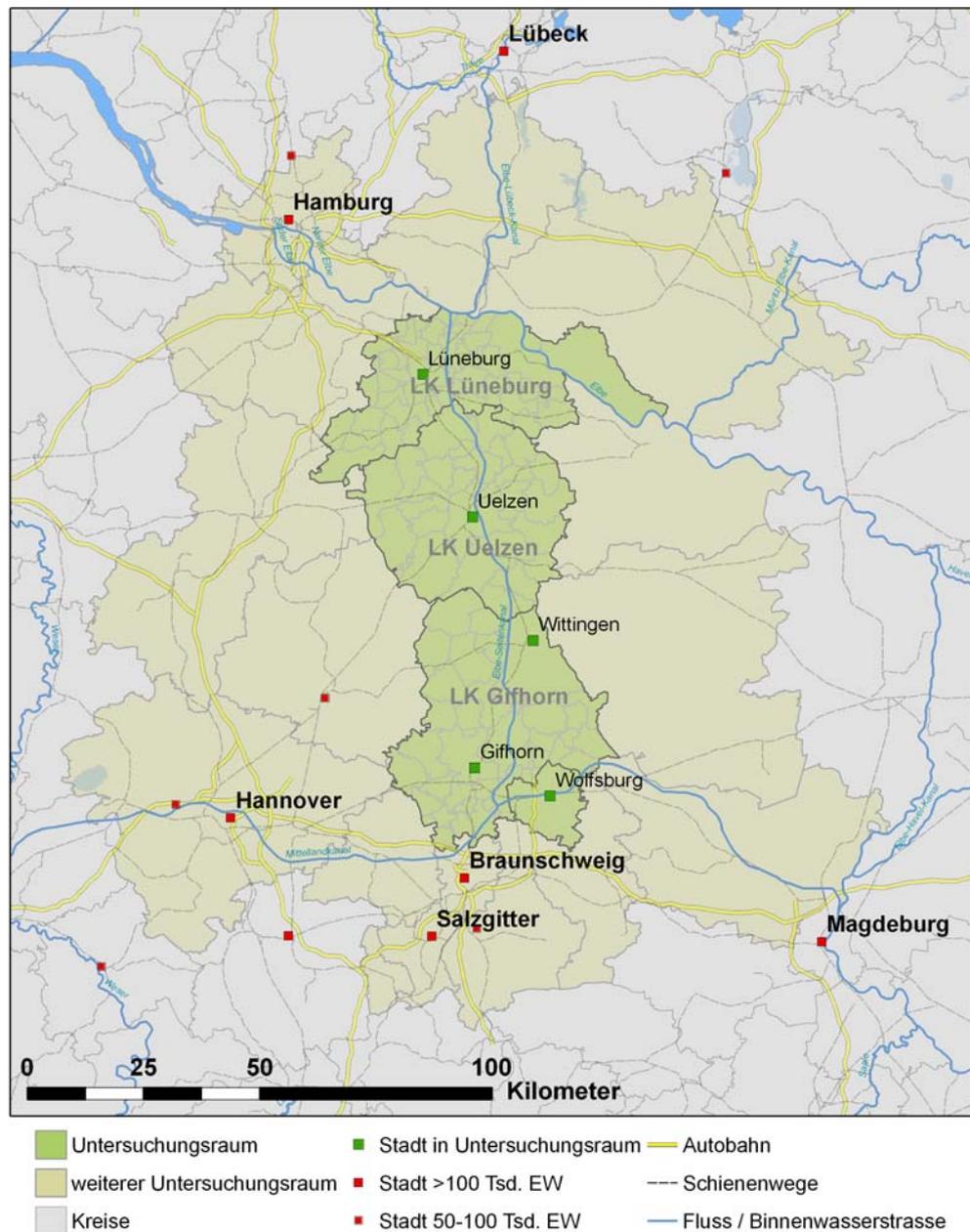


Quelle: Eigene veränderte Darstellung, basierend auf Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), [www.raubeobachtung.de](http://www.raubeobachtung.de) [11]

## 2.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums

(1) In dem hier vorliegenden Gutachten werden zwei unterschiedlich dimensionierte Untersuchungsräume zur weiteren Betrachtung verwendet. Zum einen gibt es einen sogenannten „engeren Untersuchungsperimeter“ (nachfolgend und grundlegend als Untersuchungsraum bezeichnet), welcher ausschließlich die Landkreise (Lüneburg, Uelzen, Gifhorn) und die kreisfreie Stadt Wolfsburg umfasst, in denen der Lückenschluss stattfindet. Dieser Betrachtungsraum wird nachfolgend dazu genutzt, regional- und sozioökonomische Grundlagen (Beschäftigung, Unternehmen) zu betrachten bzw. zu analysieren und wahrscheinliche regionalökonomische Potenziale zu eruieren.

Abbildung 3: Darstellung des Untersuchungsraums



Quelle: ProgTrans AG - Eigene Darstellung

(2) Das hier als „weiterer Untersuchungsraum“ bezeichnete Gebiet, das weniger gebietskörperschaftsscharf abgegrenzt werden kann, umfasst mehr oder weniger die Region Nordostniedersachsen und kleinere Teile Sachsen-Anhalts, Mecklenburg-Vorpommerns und Schleswig-Holsteins. Dieser Untersuchungsraum dient dazu, die eher weiträumigeren verkehrlich-raum-

planerischen Gegebenheiten, Strukturen und etwaige Wirkungen aufzuzeigen und in die Potenzialanalyse einfließen zu lassen. Aufgrund des daher eher groben Analyserasters von Verkehr und Raum wird dieser Untersuchungsraum zur weiteren Untersuchung nicht genauer eingegrenzt.

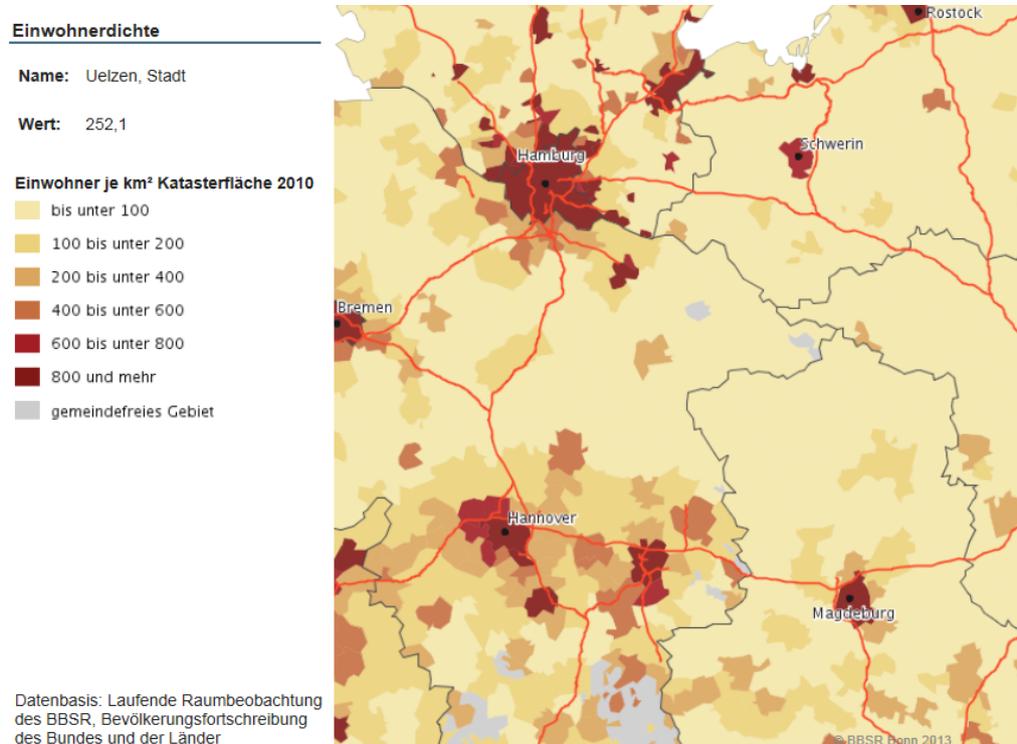
## 2.2 Sozio-ökonomisches Kurzprofil des Untersuchungsraums

(1) Wie im vorhergehenden Kapitel erläutert, wird die eigentliche Analyse bzw. Darstellung der regionalen und sozio-ökonomischen Gegebenheiten auf den engeren Untersuchungsraum mit den drei Landkreisen Lüneburg, Uelzen und Gifhorn und der kreisfreien Stadt Wolfsburg beschränkt. Innerhalb des Untersuchungsraums stellen die Städte Lüneburg und Wolfsburg Oberzentren dar, währenddessen die Städte Uelzen, Wittingen und Gifhorn Mittelzentren bilden (vgl. Abbildung 2). Die Landkreise des engeren Untersuchungsraumes umfassen insgesamt 112 Gemeinden (Uelzen:27, Lüneburg: 43, Gifhorn:41).

(2) Die Stadt Lüneburg befindet sich rund 50 km südöstlich Hamburgs und gehört zur Metropolregion Hamburg. Wolfsburg bildet hingegen mit den Städten Hannover-Braunschweig-Göttingen einen südlich gelegenen Agglomerationsraum.

(3) Dass der hier relevante Untersuchungsraum Nordostniedersachsen vergleichsweise dünn besiedelt ist, spiegelt auch die Abbildung 4 deutlich wieder. Insgesamt weist Nordostniedersachsen eine geringe Bevölkerungsdichte von mehrheitlich bis ca. 100 Einwohner je km<sup>2</sup> Katasterfläche auf. Im engeren Untersuchungsraum weisen einzig die Städte Lüneburg, Uelzen und der Raum Wolfsburg hohe bis sehr hohe Bevölkerungsdichtewerte auf (Werte siehe Anmerkungen unter der Abbildung). Er ist somit als peripherer, dezentraler Raum zu bezeichnen, welcher zwischen den Großstadtregionen Hamburg und Hannover sowie dem „Städteband“ Wolfsburg-Braunschweig-Salzgitter und Magdeburg liegt. Der Raum um Uelzen ist laut der Raumabgrenzung des BBSR ein „Gemeindeverband außerhalb der Großstadtregionen“, welchem sich im nördlichen Bereich um Lüneburg bzw. südlich ein „weiterer Pendlerverflechtungsraum“ an die entsprechenden Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg anschließt.

Abbildung 4: Einwohner je km<sup>2</sup> Katasterfläche in 2010 (nach Gemeindeverbänden)



Anmerkungen: Lüneburg 1038, Uelzen 252, Wolfsburg-Stadt 595, Braunschweig 1295

Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), [www.raumbewachung.de](http://www.raumbewachung.de) [11]

## Bevölkerung und Altersstruktur

(4) Insgesamt leben in diesem Raum rund 570.000 Menschen, die meisten davon, d.h. ca. 178.000 im Landkreis (LK) Lüneburg, dicht gefolgt vom LK Gifhorn mit ca. 172.000 Einwohnern, wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist. Diese zeigt auch die Bevölkerungsentwicklung der nächsten ein- einhalb Dekaden; das Land Niedersachsen wird im Vergleich zum Bund überdurchschnittlich an Bevölkerung abnehmen. Während die Bevölkerungsrückgänge in den LK Uelzen und Gifhorn und der Stadt Wolfsburg im Landesvergleich mit über 13% noch einmal stärker ausfallen, wird die Einwohnerzahl des LK Lüneburg um knapp 2% steigen. Diese Entwicklung deutet auf die starke Verflechtung der Funktionen Wohnen und Arbeiten im Landkreis Lüneburg, aufgrund seiner verkehrsgünstigen Anbindung (A39, Bahn) an die Metropolregion Hamburg und moderater Wohnpreise hin. Diese wirkt dahingehend, dass das Metropolumland in Zukunft bzw. die Bevölkerung in diesem,

relativ stark wachsen wird. Eine ähnliche Entwicklung ist im westlich angrenzenden LK Harburg zu beobachten (1,2%).

*Tabelle 1: Bevölkerung im engeren Untersuchungsraum, Niedersachsen und Deutschland im Jahr 2011 und in der Prognose 2030*

Landkreis/Stadt	Bevölkerung		Veränderung
	2011*	2030**	%
LK Lüneburg	178.000	180.900	1,6
LK Uelzen	93.600	81.100	-13,3
LK Gifhorn	172.000	149.300	-13,2
Wolfsburg	122.600	104.200	-15,0
<b>Untersuchungsraum</b>	<b>566.200</b>	<b>515.400</b>	<b>-9,0</b>
Niedersachsen	7.915.300	7.442.200	-6,0
Deutschland	80.327.900	77.350.000	-3,7

Anmerkungen: \* Bevölkerungsstand 31.12.2011 \*\* Prognose 01.01.2031; gerundete Werte

Quelle: \*Landesamt für Statistik Niedersachsen [64]

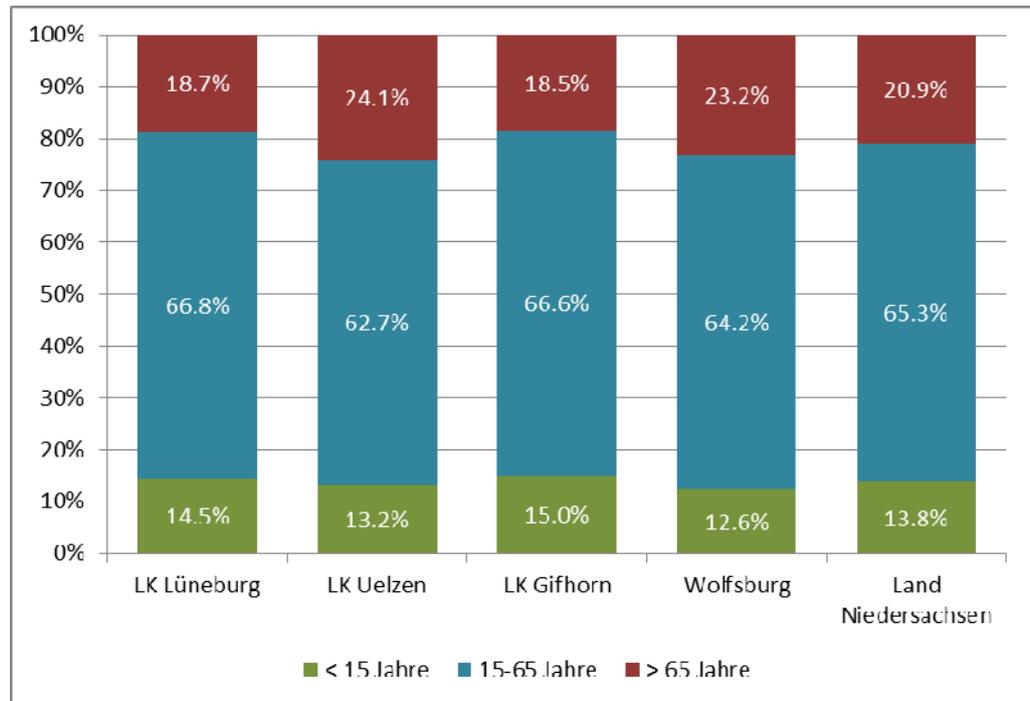
\*\* Statistisches Bundesamt [65]

(5) Relativierend zu dieser Statistik sollte an dieser Stelle jedoch noch die positive Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung Wolfsburgs angemerkt werden. Zum einen gehen die derzeitigen Planungen im Wolfsburger Wohnungsbau von einem deutlichen Anstieg der Wohnbevölkerung aus, aufgrund derer sich derzeit ca. 6.000 neue Wohneinheiten in konkreter Planung befinden. Des Weiteren zeigt die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Wolfsburg in den letzten zwei Jahren (+15.000) ein sehr positives Bild, welche eine Zunahme der Einpendler und letztlich auch der Wohnbevölkerung in gewissem Masse nach sich zieht.

(6) In Anbetracht der Altersstruktur der Bevölkerung im Untersuchungsraum (vgl. Abbildung 5) im Jahr 2011 zeigt sich ein relativ uneinheitliches Bild. Während im LK Lüneburg und Gifhorn der Anteil der unter 65-jährigen bei über 81 % liegt (Landesdurchschnitt 79,1 %), leben in Wolfsburg und LK Uelzen mit 23,2 % bzw. 24,1 % überdurchschnittlich viele Einwohner im Alter von >65 Jahren. Der Anteil der Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren, d.h. der erwerbsfähigen Bevölkerung der LK Lüneburg und Gifhorn ist mit jeweils knapp 67 % höher als der Landesdurchschnitt. Dies lässt darauf schließen, dass gerade in diesen Räumen eine leistungsfähige Bevölkerungsbasis (hinsichtlich Erwerbsfähigkeit) ansässig ist. Zudem ist auffällig, dass der Anteil der Bevöl-

kerung unter 15 Jahren in diesen Landkreisen mit 14,5 % bzw. 15,0 % relativ hoch ist.

Abbildung 5: Altersstruktur im Untersuchungsraum und in Niedersachsen im Jahr 2011\*



Anmerkungen: \*Stand 31.12.2011

Quelle: Eigene Darstellung nach Landesamt für Statistik (LSN)

### Ein- und Auspendler

(7) Wie sich anhand der Tabelle 2 zeigt, weist der Untersuchungsraum in den Landkreisen einen teils deutlichen Auspendlerüberschuss auf, demgegenüber Wolfsburg über einen signifikant hohen Einpendlerüberschuss verfügt. Anhand des Auspendleranteils ist zu erkennen, dass vom LK Uelzen mit 32,9 % ein geringer Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auspendelt. Die Mehrheit (ca. 42 %) der Auspendler<sup>1</sup> aus dem LK Lüneburg haben einen räumlichen Bezug zu Hamburg, während südlich der Bezug zwischen dem LK Gifhorn und dem Großraum Wolfsburg (62 %) und Braunschweig (ca. 18 %) signifikanter ist. Es ist anzunehmen, dass sich auch der Anteil der Auspendler in Uelzen mit dem Lückenschluss erhöht, da weiter entfernt liegenden Arbeitsplätze besser bzw. schneller erreicht werden können,

<sup>1</sup> Auspendler im Jahr 2012 (30.06.2012; Informationen der IHK Lüneburg-Wolfsburg)

womit auch die Attraktivität des LK Uelzen als Wohnort zunimmt. So dürfte der Lückenschluss den Rückgang der Wohnbevölkerung im LK Uelzen dämpfen.

Tabelle 2: Pendler im Untersuchungsraum im Jahr 2011

Raum	Pendler			Auspendleranteil in %
	Einpendler	Auspendler	Saldo	
LK Lüneburg	12.895	22.322	-9.427	37.8%
LK Uelzen	5.718	9.415	-3.697	32.1%
LK Gifhorn	10.768	39.426	-28.658	62.3%
Wolfsburg	67.357	7.526	59.831	16.4%

Anmerkungen: sozialversicherungspflichtige Beschäftigte über Kreisgrenzen pendelnd \*Stand 30.06.2011; Auspendleranteil: Anteil der Auspendler an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Wohnort

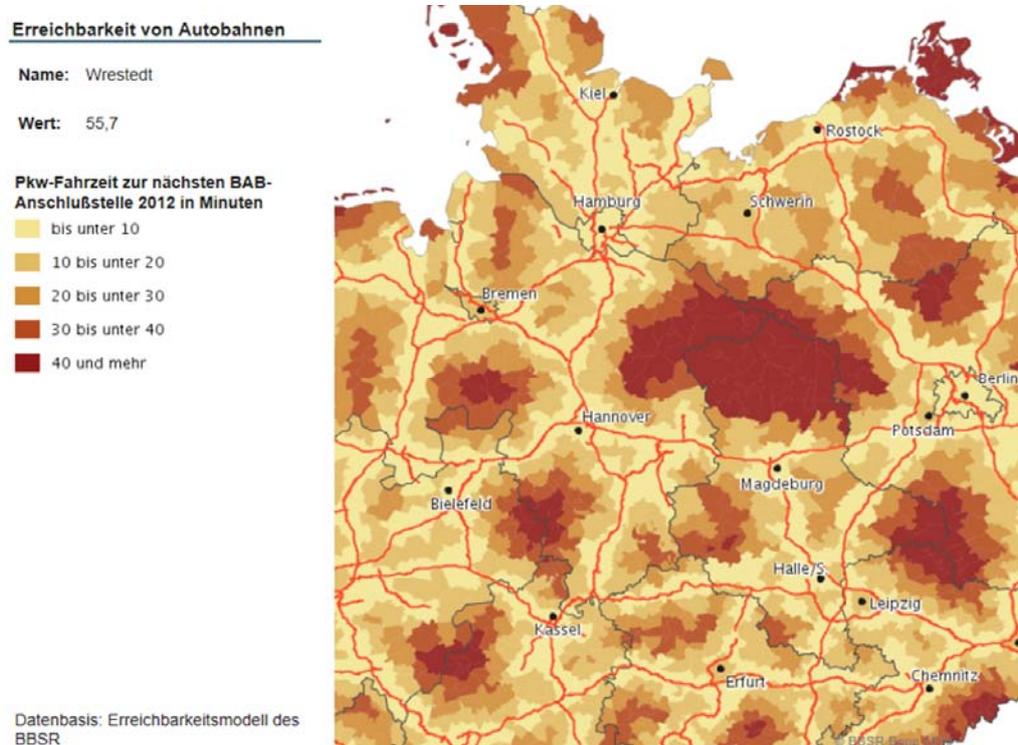
Quelle: Regionaldatenbank Deutschland [38]

(8) Eine Mobilitätsuntersuchung des Zweckverbands Großraum Braunschweig (ZBG) des Jahres 2010 zeigt, dass werktags vom LK Gifhorn nach Wolfsburg ca. 25.000 Personen mit dem Individualverkehr (IV) unterwegs sind. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil davon Pendler sind, die in Gifhorn wohnen und in Wolfsburg arbeiten. Mit dem Bau der A39 würde sich die Erreichbarkeit zwischen den Städte verbessern und der Verkehr von der Bundesstraße auf die Autobahn verlagern. Die Landkreise Gifhorn und Uelzen würden an Attraktivität als Wohnorte mit höherer Lebensqualität, niedrigen Mieten und guter überörtlicher Erreichbarkeit von Arbeitsorten/-plätzen gewinnen. [58]

### Geographische Lage und regionale Erreichbarkeit im Straßenverkehr

(9) Wie eingangs erwähnt, stellt die nordostniedersächsische Region zwischen Hannover, Hamburg und Berlin den größten autobahnfreien Raum Deutschlands dar. Die unzureichende Erschließung des Raumes mit Fernstraßen zeigt sich einmal mehr in der vom BBSR durchgeführten Berechnung der durchschnittlichen Fahrtzeiten per Pkw zur nächsten Autobahnanschlussstelle für das Jahr 2012, welche mittels des BBSR eigenen Erreichbarkeitsmodells erstellt wurden. Die Abbildung 6 zeigt deutlich, dass die Pkw-Fahrtzeiten vom Untersuchungsraum zur nächsten Autobahnanschlussstelle in Nordostniedersachsen besonders lang sind.

Abbildung 6: Durchschnittliche Pkw Fahrtzeit zur nächsten BAB Anschlussstelle 2012 (in Minuten, nach Gemeindeverbänden)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), [www.raumbeobachtung.de](http://www.raumbeobachtung.de)  
Geoinformationen © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, eigene Generalisierung. Zentrale Orte: eigene Digitalisierung [11]

(10) So haben die betrachteten Gebietseinheiten im engeren Untersuchungsraum (vgl. Abbildung 6) vergleichsweise hohe durchschnittliche Pkw-Fahrtzeiten zur nächstgelegenen BAB Anschlussstelle. Es zeigt sich, dass vor allem Bereich zwischen Lüneburg und Wolfsburg, d.h. der Landkreis Uelzen mit 41,5 Minuten eine deutliche Unterversorgung hinsichtlich der Erreichbarkeit bzw. des Anschlusses an das bundesdeutsche Fernstraßennetz aufweist. In kleinräumiger Differenzierung, d.h. auf Gemeindeverbandsebene, sind diese Werte natürlich teilweise noch deutlich höher (Wrestedt 55,7 min., Rosche 51,5 min., Hankensbüttel 43,8 min).

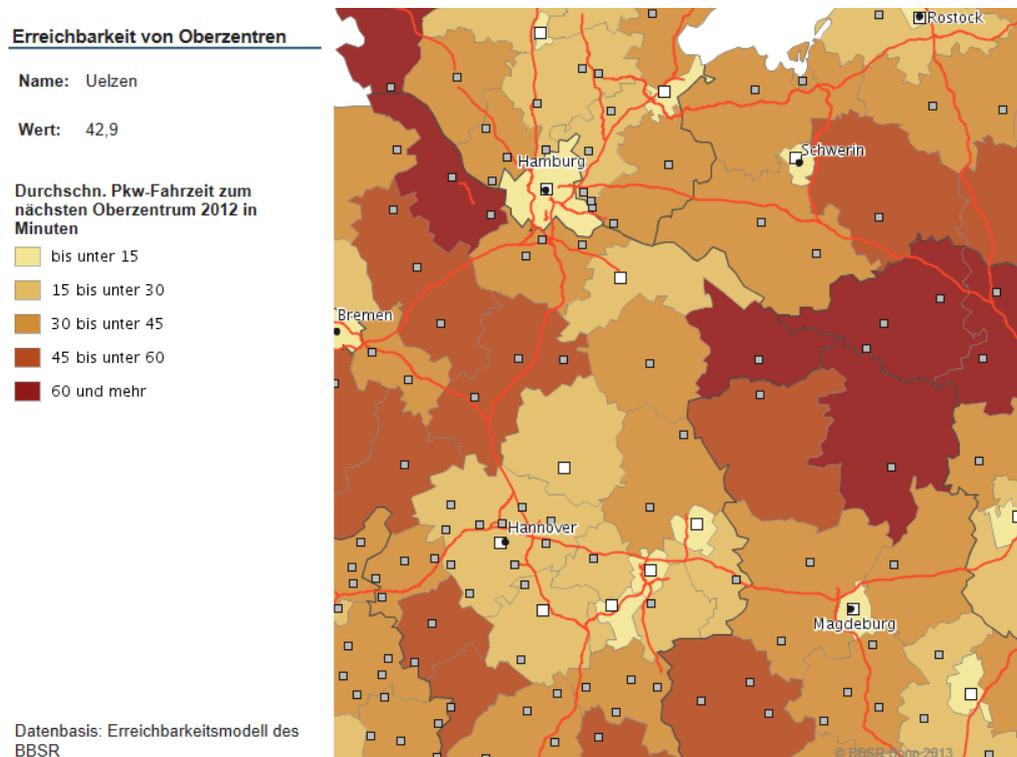
Tabelle 3: Durchschnittliche Pkw Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum 2012 (in Minuten, Landkreise und krfr. Städte)

Raum	Pkw Fahrtzeit in min.
LK Lüneburg	24,9 min.
LK Gifhorn	30,3 min.
LK Uelzen	42,9 min.
Wolfsburg Stadt	0,0 min.

Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), [www.raumbeobachtung.de](http://www.raumbeobachtung.de) [11]

(11) In der Betrachtung der durchschnittlichen Pkw-Fahrtzeiten zum nächsten Oberzentrum zeigt sich einmal mehr, dass die Landkreise zwischen den nächstgelegenen Oberzentren Hamburg, Wolfsburg und Lüneburg mittlere bis hohe Fahrtzeiten aufweisen. Lüneburg hat eine mittlere Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum, welches in diesem Falle Hamburg darstellt, mit durchschnittlich 24,9 Minuten. Die südlich angrenzenden Kreise Uelzen und Gifhorn weisen z.T. sehr viel höhere Pkw-Reisezeiten mit teilweise sogar über 40 Minuten auf.

Abbildung 7: Durchschnittliche Pkw Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum 2012 (in Minuten, Kreise und krfr. Städte)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), [www.raumbeobachtung.de](http://www.raumbeobachtung.de)  
Geoinformationen © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, eigene Generalisierung. Zentrale Orte: eigene Digitalisierung [11]

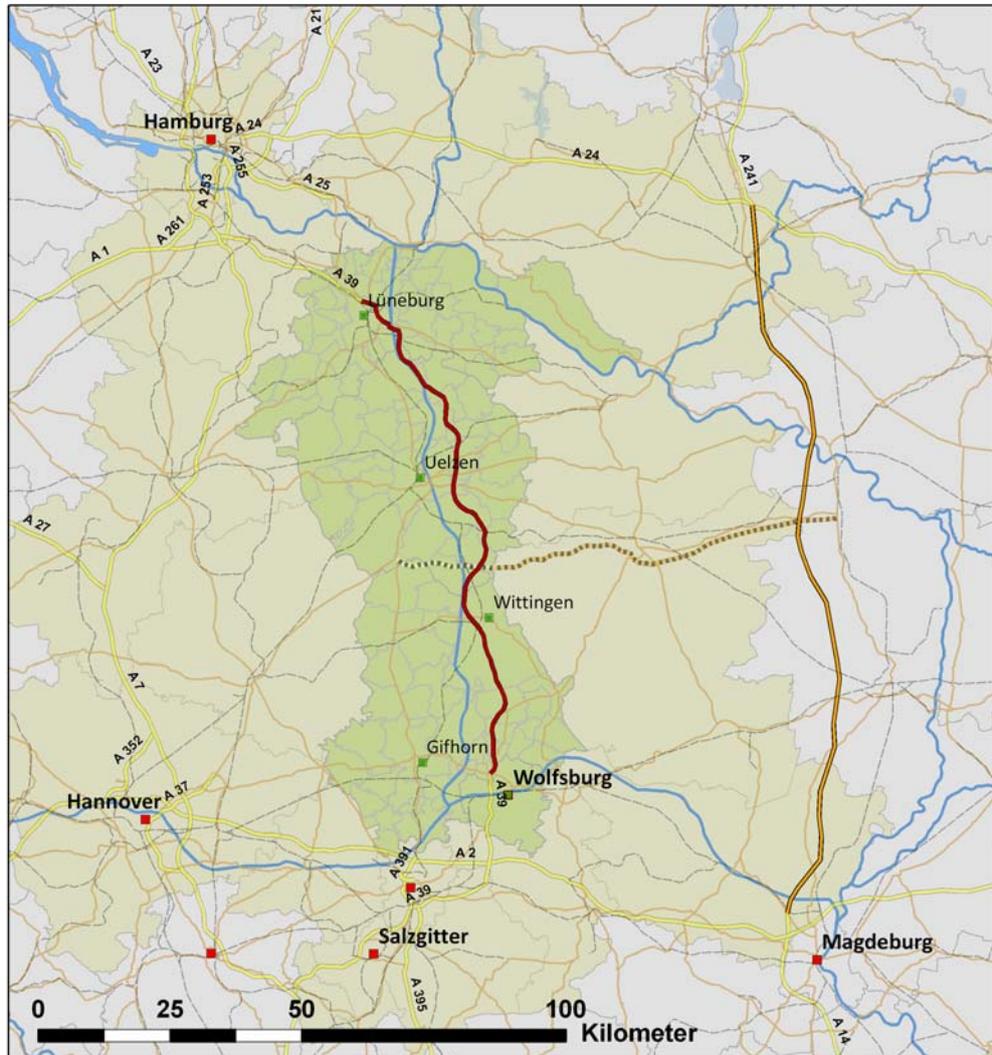
### 2.3 Zeitlicher Verlauf der Planungen zum Lückenschluss A39

(1) Bereits im Jahre 1934 gab es erste Überlegungen das Reichsautobahnnetz zwischen Hamburg und Halle an der Saale über Uelzen zu ergänzen. In der Nachkriegszeit wurde jedoch die Bundesstraße 4 in die erste Dringlichkeitsstufe des Straßenprogramms des Bundes (1952) eingestellt, da die einstmals präferierte Reichsautobahnverbindung über Braunschweig nun über Teile der damaligen DDR verlaufen wären.

(2) In der Folgezeit (Straßenbaupläne 1961, 1970) wurde weiterhin der Ausbau der B4 in erster Dringlichkeit eingestuft, dies vor allem vor dem raumplanerischen Hintergrund der Erschließung verkehrsferner Räume und Randgebiete sowie einer Verbesserung der Verbindung von Wirtschaftsräumen.

- (3) Mit der Aufstellung des 3. Plans zum Fernstraßenausbau wurde aber der 4-streifige Neubau der Autobahn zwischen Hamburg und Lüneburg sowie 2-streifige Ortsumgehungen der B4 in Erwägung gezogen.
- (4) Im darauffolgenden 4. Bedarfsplan der Bundesfernstraßen (1993) wurde darauf aufbauend die sogenannte X-Variante (A39 Braunschweig-Schwerin / A14 Magdeburg – Lüneburg) dem weiteren Bedarf zugeordnet Trotz eines gesamtwirtschaftlich sehr guten Ergebnisses wurde die Variante aufgrund erkennbarer erheblicher Umweltprobleme und Finanzierungsengpässe zurückgestuft.
- (5) Im Zuge der Fortschreibung des 5. Bedarfsplanes der Bundesfernstraßen und in Abstimmung auf ministerieller Ebene der Länder wurde daraufhin die I-Lösung, die sogenannte „Hosenträgervariante“ im Jahr 2004 in den vorrangigen Bedarf aufgenommen (vgl. Abbildung 8). Neben den beiden Autobahnlückenschlüssen beinhaltet diese auch die Querspange B190n als Verbindung zwischen beiden Teilstücken.

Abbildung 8: Darstellung des Lückenschlusses der A39 (gesamthafte Darstellung der I-Variante „Hosenträgervariante“)



- |  |   |
|--|---|
| <span style="color: red;">—</span> Lückenschluss A39                             | <span style="color: green;">—</span> Autobahn                   |
| <span style="color: brown;">—</span> Lückenschluss A14                           | <span style="color: orange;">—</span> Bundesstrassen            |
| <span style="color: grey;">⋯</span> B190n West (geplant)                         | <span style="color: grey;">—</span> Schienenwege                |
| <span style="color: grey;">⋯</span> B190n Ost (linienbestimmt)                   | <span style="color: blue;">—</span> Fluss / Binnenwasserstrasse |
| <span style="color: brown;">⋯</span> B190n Sachsen-Anhalt (nachrtl. dargestellt) |   |

Quelle: ProgTrans AG - Eigene Darstellung

## 2.4 Derzeitiger Planungsstand des Lückenschlusses A39

(1) Für den Lückenschluss der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde im August 2007 das **Raumordnungsverfahren** (ROV) abgeschlossen, das einen Elbe-Seiten-Kanal (ESK) parallelen Verlauf und eine Umgehung des Lüneburger Stadtgebietes östlich auf der Bundesstraße 4 (B4) vorsieht. [32]

(2) Im Oktober 2008 erfolgte die **Linienbestimmung**, welche die Gesamtstrecke von 105 km in sieben planungsrechtliche Abschnitte (PA) unterteilt, die die Grundlage für das Planfeststellungsverfahrens bilden. Die Abschnitte sind:

Tabelle 4: Übersicht aktueller Planungsabschnitte A39 Lüneburg - Wolfsburg

PA	von		bis		Länge
1	Lüneburg Nord	A39/L216	Lüneburg Ost	B216	7,7 km
2	Lüneburg Ost	B216	Bad Bevensen	L253	20,0 km
3	Bad Bevensen	L253	Uelzen	B71	16,4 km
4	Uelzen	B71	Bad Bodenteich	L265	12,6 km
5	Bad Bodenteich	L265	Wittingen	B244	16,1 km
6	Wittingen	B244	Ehra	L289	19,5 km
7	Ehra	L289	WOB Weyhausen	B188/A391	13,1 km
	<b>Lüneburg Nord</b>	<b>A39/L216</b>	<b>WOB Weyhausen</b>	<b>B188/A391</b>	<b>105,4 km</b>

Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr [59]

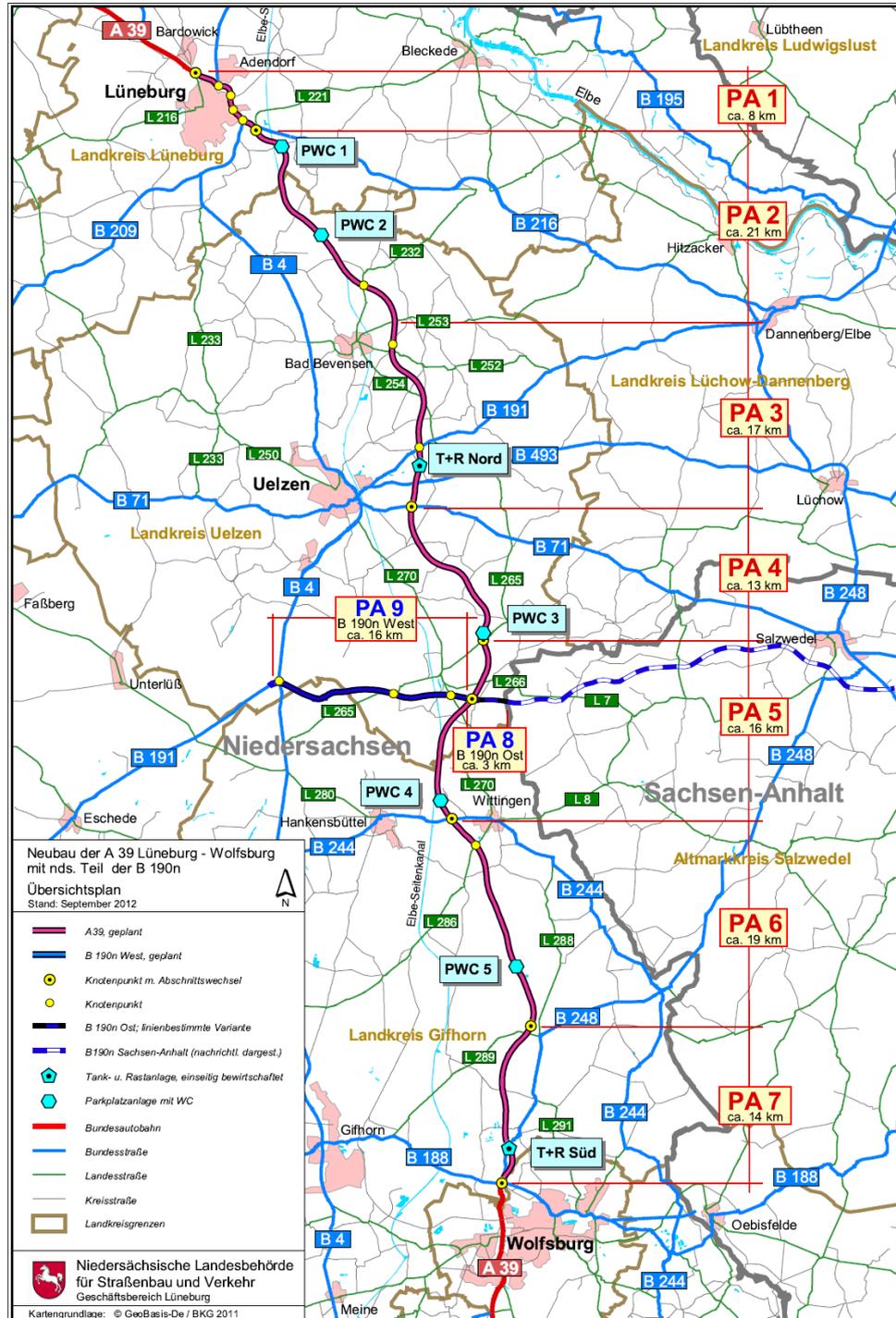
(3) Ebenfalls wurde im Zuge der Linienbestimmung der A39 auch die westliche Fortführung der Bundesstraße 190n (B190n West) bis zur Kreuzung der heutigen B 4 bei Breitenhees (ca. 16 km) bestimmt, da sie als Bestandteil des Gesamtkonzeptes als verkehrlich erforderlich und wirtschaftlich sinnvoll eingestuft wird. [2]

(4) Das **Planfeststellungsverfahren** ist im Mai 2012 eingeleitet worden. [32] Für die ersten zwei Teilstücke, das nördlichste (PA1) stellt die Lüneburger Ostumfahrung dar, das südlichste Teilstück zwischen Wolfsburg und Ehra (PA7), sind die Vorentwürfe im Jahr 2013 genehmigt worden. Die zwischen diesen beiden liegenden fünf weiteren Streckenabschnitte befinden sich der-

zeit in Vorentwurfsphasen. Die landesplanerisch festgestellte Trasse (im ROV 2007) verläuft im Norden zuerst parallel zum ESK (PA 1 & PA2), ab Bad Bevensen dann in einigem Abstand zum ESK (PA3 & PA4). Die Ausnahme bildet Wittingen (PA5), wo die A39 wieder mit der Binnenwasserstraße gebündelt wird, um dann östlich wieder in einigem Abstand (PA6 & PA7) zum ESK, dicht entlang des VW (Versuchs-)Geländes verläuft und südlich an die bestehende A39 bei Wolfsburg Weyhausen anschließt. Für den PA7 erfolgte am 23. August 2013 die Genehmigung des Vorentwurfs („Gesehen-Vermerk“) durch das BMVBS.

(5) Für den nördlichsten Abschnitt, bestehend aus der Lüneburger Ostumfahrung (bis B 216) von knapp 8 km und dem südlichsten Abschnitt (Wolfsburg – Ehra (L 289)) mit rund 13 km wurde im Jahr 2012 das Planfeststellungsverfahren eröffnet, weitere Planungsabschnitte sollen noch im Jahr 2014 folgen und somit zur Baureife geführt werden. Der letztgenannte Planungsabschnitt ist mit 136,7 Mio. € als prioritäres Vorhaben in den Investitionsrahmenplan 2011 - 2015 gestellt worden, der nördliche als weiteres wichtiges Vorhaben aufgenommen worden.

Abbildung 9: Darstellung des aktuellen Planungsstands des Lückenschlusses der A39 inkl. der niedersächsischen Teilstücke der B 190n



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr [59]

### 3 Überprüfung und Einordnung bestehender Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

#### 3.1 Vergleich bestehender Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen des Lückenschlusses der A39

##### Die Bundesverkehrswegeplanung und die Bewertung der A39

(1) Der Bund ist nach dem Grundgesetz für den Bau und die Erhaltung der Bundesverkehrswege verantwortlich, welche die Bundesfernstraßen, die Bundeschienenwege und die Bundeswasserstrassen darstellen. Die hierfür notwendigen Finanzmittel müssen verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden, was eine „angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ voraussetzt. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel der Verkehrsträgerübergreifenden Planung, die mittels Gesamtverkehrskonzepten abgebildet und im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgestellt wird. In der Regel weist der BVWP einen Geltungszeitraum, auch hinsichtlich des Finanzrahmens, von ca. 10-15 Jahren auf, wodurch der Bundesverkehrswegeplan einen Investitionsrahmenplan darstellt. [23]

(2) Die Grundlage der Bewertung stellt u.a. die zukünftige Verkehrsnachfrage in Form einer koordinierten Gesamtverkehrsprognose dar. Neben der Prognose von Strukturdaten fließen auch regional differenzierte Verkehrsprognosen des Personen- und Güterverkehrs in die Bewertung ein, welche für einzelne Streckenabschnitte detailliert dargestellt und auf die Verkehrsnetze umgelegt werden. So stellen die Verkehrsprognosen Eichgrößen für streckenspezifische Aussagen zur Verfügung, mithilfe derer Infrastrukturengpässe aufgezeigt und daraus Ausbaurfordernisse abgeleitet werden können. [23]

(3) Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der erstmals 1980 (1992, 2003) aufgestellt wurde, ist kein verbindliches Bau- und Finanzierungsprogramm. Das zentrale Ziel des BVWP ist die Sicherung eines modernen und gut ausgebauten Verkehrssystems, welches auch den Nachhaltigkeitserfordernissen gerecht wird. Der aktuell gültige BVWP des Jahres 2003 hat unter anderem folgende verkehrs- und wirtschaftspolitischen Ziele: die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland, die Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen oder auch die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger.

(4) Der aktuell gültige Bundesverkehrswegeplan stammt aus dem Jahr 2003. Die Einordnung der erwogenen und entsprechend untersuchten Aus- und Neubauprojekte erfolgt anhand der wirtschaftlichen, ökologischen und raumordnerischen Bewertung in Form einer Zuordnung in Bedarfskategorien der Dringlichkeit. Im Ergebnis enthält der BVWP 2003 für das Bundesland Niedersachsen 137 Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB) im Wert von rund 4 Mrd. € und 125 Vorhaben des nachgelagerten Weiteren Bedarfs (WB) im Wert von rund 3,8 Mrd. €. [23]

(5) Bewertet werden die Projekte einheitlich nach gesamtwirtschaftlicher Analyse (Nutzen-Kosten-Analyse - NKA), ökologischen (Umweltrisikoeinschätzung – URE, FFH – Verträglichkeitseinschätzung FFH-VE ergänzt um umweltbezogene Risiken und Konflikte) sowie raumordnerischen und städtebaulichen (Raumwirksamkeitsanalyse – RWA) Kriterien. unter Berücksichtigung von weiteren Entscheidungskriterien wie Interdependenzen zu anderen Verkehrsträgern, der internationalen Bedeutung des jeweiligen Projekts, der Netzwirkung und dem Beitrag zur Verknüpfung der Verkehrsträger. Dabei fließen auch die Anbindungen von Flughäfen und Seehäfen in die Bewertung ein.

(6) Als bauwürdig angesehen wird ein Projekt, wenn die monetär bewerteten Nutzen höher sind als die Kosten, d.h. das Nutzen – Kosten Verhältnis (NKV) über 1 liegt [22]. Die Höhe des NKV wird als wesentliches Entscheidungskriterium für die Einordnung der Projekte in die Dringlichkeitsstufen einbezogen.

(7) Die **RWA** ist eine zusätzliche und qualitative Bewertung, die mittels „Raumordnungspunkten“ (Skala 1: geringe raumordnerische Bedeutung – 5: herausragende raumordnerische Bedeutung) die Verkehrsprojekte hinsichtlich ihrer Verteilungs- und Entwicklungsziele (Zielbereich 1) sowie der Entlastungs- und Verlagerungsziele (Zielbereich 2) bewertet.[22] [23]

(8) Im ersten Zielbereich wird das Verfassungsgebot der **Herstellung gleicher Lebensbedingungen** mittels der flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur und ausgeglichener infrastruktureller Verhältnisse in den Teilräumen verfolgt. Der **zweite Zielbereich** verfolgt die Absicht, dass in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren die Voraussetzungen zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger geschaffen werden. Zudem sollen stark belastete lokale bebaute Bereiche entlastet werden.

(9) Von besonderem Interesse sind hier die sogenannten RWA-Pool Projekte zu nennen, denen ein eigenständiger und hoher Stellenwert hinsichtlich der

raumordnerischen Bedeutung zukommt, so dass auch Projekte in den VB aufgenommen werden, welche allein aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht diesem zugeordnet werden würden. Dies soll dazu dienen, **strukturschwachen und schlecht erreichbaren Regionen** Chancen auf eine positive Wirtschaftsentwicklung zu ermöglichen.[23]<sup>2</sup>

(10) Da der Lückenschluss der A39 somit in die Verantwortlichkeit des Bundes und in dessen Planungen fällt, wird dieses Bauvorhaben auch im Bundesverkehrswegeplan einer Bewertung unterzogen. Der Lückenschluss wird im BVWP 2003 dem Vordringlichen Bedarf in der Kategorie „Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem **naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB**“ zugeordnet und in zwei Bauabschnitte getrennt.

- **1 Bauabschnitt: Uelzen – Lüneburg**, Länge 30km Länge, Investitionskosten des Bundes ab 2003: 200,0 Mio. €
- **2. Bauabschnitt: Uelzen – Wolfsburg**, Länge 50km, Investitionskosten des Bundes ab 2003: 237,0 Mio. €. [23]

(11) Als Vorhaben mit besonderem Planungsauftrag für VB werden die Projekte bezeichnet, deren in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik noch zu klären war. Dies bezieht bei noch nicht entscheidungsreifen Projekten auch die bisherigen Planungen oder Alternativplanungen mit ein, die sich mit dem Ausbau der bestehenden Straßeninfrastruktur befassen.

(12) Mitunter ist im Zuge der Bewertung des BVWP 2003 festgestellt worden, dass die Priorisierung von Bundesfernstraßen oftmals nicht nach volkswirtschaftlichen und netzkapazitiven (Entlastungswirkung) Gesichtspunkten, sondern nach föderal-politischen Prozessen erfolgte. So wird Ortsumfahrungen teilweise eine höhere Priorität als dem Ausbau von Bundesfernstraßen eingeräumt, welchem auch der Autobahnlückenschluss im Seehafenhinterland zugeordnet werden muss. Nicht zuletzt auf dieser Grundlage wird bspw. auch empfohlen, dass sich die Fernverkehrsinfrastruktur für den Personen- als auch Güterverkehr insbesondere auf die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger konzentrieren sollte [22 S.16f.]. Diese Empfehlung widerspricht jedoch nicht dem Lückenschluss der

---

<sup>2</sup> Des Weiteren trägt der Lückenschluss der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg zur Verbesserung des Ausbaus der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen bei, welches ein zentrales Feld der deutschen Seehafenpolitik ist. Unterstrichen wird dies durch die Aufnahme als prioritäres Projekt auf der 2. Nationalen Maritimen Konferenz 2001 [23, S.28]

A39, da dieser vor allem eine kapazitätsentlastende Wirkung für andere Strecken (bspw. der A7) haben wird und die Verkehrsverlagerung (bspw. durch die Trimodalität der Häfen Uelzen und Wittingen) unterstützt.

(13) Letztendlich zeigte sich zudem in der Projektbewertung des BVWP 2003, dass die Einstufung von Projekten in den „Vordringlichen Bedarf (VB)“ weniger eine Frage des NKA Verhältnisses war, als dass vielmehr der Planungsstand und die Länderinteressen von erheblicher Bedeutung für die Zuordnung waren. [22]

### **Verkehrsuntersuchungen Nordost 1995 und 2002**

(1) In den Jahren 1995, 2002, 2006 und 2010 sind die sogenannten „Verkehrsuntersuchungen Nordost“ mit dem Fokus auf das hier relevante und von den Autobahnen A2, A7, A10 und A24 umschlossene, aber verkehrsinfrastrukturell selbst weit unterdurchschnittlich erschlossene Gebiet durchgeführt bzw. aktualisiert worden. Diese sind vom Deutschen Bundestag nach der Einstufung der Projekte in den weiteren Bedarf des BVWP 1992 erbeten worden und haben zum Ziel, Aufschluss über Art, Umfang und Umweltrelevanz der Verbindungen zwischen A14 und A39 zu geben.

(2) In der Verkehrsuntersuchung Nordost des Jahres 1995 [60] wurde festgestellt, dass im Untersuchungsraum ein erheblicher Nachholbedarf hinsichtlich Dichte und Qualität des Fernstraßennetzes besteht. Favorisiert wurde die „Variante G“, welche den Neubau einer Autobahn A14 zwischen Magdeburg und Ludwigslust (A24) vorsah. In Ergänzung sollten leistungsfähige Fernstraßen zwischen:

- Lüneburg – Osterburg
- Wolfsburg Salzwedel / Osterburg
- Osterburg und Wittstock / Dosse

geschaffen werden.

(3) Die Verkehrsuntersuchung Nordost des Jahres 1995 wurde im Jahr 2002 [24] aktualisiert, wobei in dieser die Realisierung der in Variante G ausgewiesenen Elemente weiter verfolgt, jedoch die Realisierung der A14 fokussiert wurde. Es wurden die Daten aktualisiert und ein Analyse-Null-Fall für den Zustand im Jahr 2000 erstellt, eine Verkehrsprognose für den Zustand im Jahr 2015 sowie die verkehrlichen, raumordnerischen und umweltrelevanten Auswirkungen der Variante G aktualisiert und ergänzt. Die Untersuchung zeigte, dass der Variante G eine hohe Wirtschaftlichkeit zugesprochen wurde, obwohl

immer noch raumordnerische Defizite im Untersuchungsraum festgestellt worden sind. Des Weiteren wurden signifikante Verbesserungen der Lagegunst und der Verbindungsqualitäten auf raumordnerisch relevanten Relationen nachgewiesen, wie z.B. die Verbesserung der Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren von besonders benachteiligten Bewohnern, eine Reduktion der Maximalfahrzeit und einer Verbesserung der Lagegunst [24].

(4) Nach der Aktualisierung der VUNO im März 2002 wurde im Juli desselben Jahres vom BMVBS in Abstimmung mit den Fachministern der direkt und indirekt betroffenen Länder beschlossen, die sogenannte „Hosenträgervariante“ (vgl. Abbildung 8) zu verfolgen. Diese ergänzt das Straßennetz im Untersuchungsraum um folgende Infrastrukturen:

- Neubau der A14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin
- Neubau der A39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg
- Ausbau der B190n als leistungsfähige Verbindung zwischen der A39 und der A14

und ist im 5. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (5. FstrAbÄndG)<sup>3</sup> als laufendes und fest disponiertes Vorhaben im Vordringlichen Bedarf neben weiteren Ortsumgehungen und Netzergänzungen im Untersuchungsraum ausgewiesen worden.

(5) Wesentliches Ziel der auf diesen Planungen aufbauenden Verkehrsuntersuchung zur A39 aus dem Jahr 2006 war es, die verkehrswirtschaftlichen Kriterien für die Durchführung eines Variantenvergleichs zur Verfügung zu stellen sowie die verkehrlichen und raumordnerischen Wirkungen zu quantifizieren. Im Ergebnis stellt diese Untersuchung fest, dass der Lückenschluss der A39 überdurchschnittlich positiv im Sinne der verkehrlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen ist. So nimmt die A39 im Jahr 2015 zwischen 20.000 Fahrzeugen<sup>4</sup> im südlichen und 33.000 Fahrzeugen im nördlichen Bereich (Vorzugsvariante) auf. U.a. resultieren die Verkehrsbelastungen aus regionalen Verlagerungen, im Besonderen von Verkehrsentlastungen der weiter entfernten Straßen. [25]

---

<sup>3</sup> 5. Fernstrassenabänderungsgesetz:

<sup>4</sup> DTVw: Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr

### **Verkehrsuntersuchung A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg (2006)**

(1) Neben der Vielzahl an bspw. verkehrlichen, raumordnerischen, städtebaulichen oder auch ökologischen Auswirkungen betrachtet die im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsens erstellte „Verkehrsuntersuchung A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg“ aus dem Jahr 2006 auch die Wirtschaftlichkeit der A39. Der dort monetarisierte Nutzen wurde auf das Jahr 2015 und für mehrere Linienvarianten bestimmt. Der ermittelte Nutzen der A39 schwankt je nach Variante zwischen rund 55 und 100 Mio. € / Jahr. Auf eine Wiedergabe des NKV wurde an dieser Stelle jedoch verzichtet und Relativwerte angegeben, wobei sich herausstellt, dass das Relativverhältnis für einige Varianten positiv war. [25] Im Februar 2006 wurde vom BMVBS eine Vorzugsvariante mit 12 Anschlussstellen ausgewählt.

(2) Im Auftrag des BMVBS wurde im Juli 2008 eine „Bewertung im Verfahren der Bewertungsprognose für die Bundesfernstraßen“, VUNO: A39, B190n, A14, B71, B189 mit dem Preisstand für Kosten und Nutzen des Jahres 2008, vorgestellt. Diese gibt detailliert das NKV der als vordringlich eingestuften Einzel- als auch der gesamten als VUNO bezeichneten Maßnahmen (A14, B190n, B189, B71) wieder. Die Berechnungen berücksichtigen die Verkehrsnachfrage für das Jahr 2025, die wesentlichen Nutzenkomponenten und im zugrundeliegenden Straßennetz weitere Maßnahmen, die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingeordnet werden. Im Ergebnis zeigt sich, dass das NKV für den 4-streifigen Neubau der A39 und den 2-streifigen Neubau der B190n mit 2,78 angegeben wird. Des Weiteren ergeben sich folgende Nutzen, Kosten und NKV:

Tabelle 5: Übersicht der Kosten und Nutzen (in Mio.€) zum Preistand 2008 und im Straßennetz mit BVWP-Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB\*“

	A39 [mit B190n (zw. A39 und B4)]	B190n [B4 bis Lgr. BB]	VUNO [A39, B190n, A14, B71, B189]
Kosten	654	312	2.323
Kosten /Jahr	29	13	103
Nutzen / Jahr	81	45	329
NKV	2,8	3,5	3,2

Quelle: Ingenieurgruppe IVV [26]

### Neubau der A39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B190n Verkehrsuntersuchung (2010)

(1) Wie bereits zuvor erwähnt, wurden mehrere Verkehrsuntersuchungen für die A39 durchgeführt, die aktuellste wurde im Jahr 2010 fertiggestellt.[25] Die Erkenntnisse dieser Verkehrsuntersuchung bauen auf Ergebnissen von Verkehrsumlegungen auf, welche auf Grundlage des Verkehrsmodells Niedersachsen und vorheriger Untersuchungen zur A39 erstellt wurden. Das Modell basiert im Wesentlichen auf Basisdaten der Straßenverkehrszählung 2005 (Ergänzung durch andere Erhebungen) und nutzt die Verflechtungsprognose des BVMBs, welche den Prognosehorizont 2025 aufweist und die Ergebnisse eines Bezugs- (ohne A39/B190n) und Planfalls (mit A39/B190n) gegenüberstellt. [27]

(2) Das Gutachten kommt zum Schluss, dass nach einer Detailbetrachtung des Anschlussstellenkonzepts 14 Anschlussstellen zwischen der AS Lüneburg-Nord (Ende der derzeitigen A39) und der AS Weyhausen in die Planungen einbezogen werden sollten. Unter diesen Annahmen prognostiziert die Untersuchung Kfz-Belastungen pro Tag (DTV) für das Jahr 2025 ca.:

- 60.000 Kfz/Tag im nördlichen (städtischen) Bereich um Lüneburg bei AS Bleckeder Landstraße
- 37.000 Kfz/Tag im nördlichen außerstädtischen Bereich zwischen der B4 und B216

- Bis 28.000 Kfz/Tag südlich von Lüneburg und sprunghafter Rückgang auf ca. 22.000 Kfz/Tag bei Uelzen. Im südlichen Bereich in Richtung Wolfsburg steigen die prognostizierten Belastungen dann wieder auf 26.000 Kfz/Tag an.
- (3) Dabei ist hervorzuheben, dass besonders im mittleren und südlichen Bereich der LKW Anteil mit über 30% vergleichsweise hoch ist. Die nur leicht abnehmenden absoluten Lkw-Verkehrsmengen weisen darauf hin, dass die Strecke in erhöhtem Masse vom Straßengüterverkehr als Ausweichstrecke zur A7 im Hinterlandverkehr des Hafens Hamburg genutzt werden wird. [27]
- (4) Im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2006 [25] zeigt sich, dass die neueren Umlegungszahlen der A39 z.T. zwar deutlich höher als bei älteren Untersuchung liegen, jedoch darf man dabei nicht über die unterschiedlichen, den beiden Modellen zugrunde liegenden Annahmen hinwegsehen. Diese sind im Wesentlichen die unterschiedlichen Prognosehorizonte, die Unterschiede von DTV- und DTVw-Werten (mittlerer Umrechnungsfaktor DTV/DTVw: 0,95) oder auch der unterschiedliche Ausbauzustand des Netzes. Nichtsdestotrotz deuten die Ergebnisse der aktuellen Untersuchung auf eine deutlich positivere Verkehrsentwicklung der A39 hin, als dies zuvor angenommen worden ist.
- (5) Zwischen dem Bezugs- und Planfall 2025 kommt die Untersuchung zu folgenden verkehrlichen Wirkungen für den nördlichen, mittleren und südlichen Planungsbereich in klein- bzw. weiträumiger Differenzierung:

Tabelle 6: Differenzen der Verkehrsbelastung mit A39 und B190n auf den Abschnitten und in räumlicher Wirkung im Jahr 2025

Abschnitte	Wirkungsbereich	
	Kleinräumig	Weiträumig
<b>Abschnitt Nord</b> (Lüneburg bis Bienenbüttel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kaum Belastungsveränderungen innerhalb Lüneburg</li> <li>- Außerhalb Lüneburg deutlich entlastende Wirkung der A39 auf B4, B216, L233</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 80% des Verkehrs auf der A39 sind Verkehre zwischen Lüneburg und Wolfsburg; 20% Durchgangsverkehre</li> </ul>
<b>Abschnitt Mitte</b> (Bad Bevensen bis Bodenteich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Belastungszunahme auf Zubringerstrecken unterer Kategorie</li> <li>- Deutliche Entlastung auf der Nord-Süd Achse im Bereich Uelzen (B4, L270)</li> <li>- Deutliche Entlastung der B71 durch die B190n</li> <li>- Bündelung auf der B190n wird westliche B191 belasten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spürbare Entlastung der A7 im Westen und der Relation HH – Braunschweig</li> <li>- Spürbare Entlastung der A14 im Osten</li> <li>- Entlastung der A24 aufgrund großräumiger Verlagerung der Verkehre der Achse HH und Magdeburg</li> </ul>
<b>Abschnitt Süd</b> (Wittingen bis Wolfsburg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung aller Straßen im Bereich Wittingen, außer Zubringer B244</li> <li>- Deutliche Entlastung zwischen Ehra und Wolfsburg (B248) und vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs</li> </ul>	
<b>Ortsdurchfahrten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deutliche Entlastungen zu erwarten, v.a. für B4, B248, B71, L233, L270, K29</li> <li>- Zunahmen auf Zubringerstrecken</li> </ul>	

Quelle: SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH [27]

(6) Insgesamt zeigt diese Auflistung, dass es mit dem Lückenschluss der A39 und der B190n zu deutlichen Entlastungen der B4 und des nachgeordneten Netzes auf der Nord-Süd Achse (L233, L270) kommen wird. Die weitaus größte Zahl der Ortslagen wird durch die A39 deutlich entlastet, wobei auch

mit Ausnahmen in Form von Mehrbelastungen auf den Zulaufstrecken zu rechnen ist.

(7) Im nördlichen bzw. städtischen Bereich der A398 bei Lüneburg werden ca. 60.000 Kfz/Tag erwartet, davon sind rund 10.000 Kfz Lkw. Südlich sinken die Belastungen auf rund 25.000 Kfz pro Tag, wobei insgesamt nur ca. 10.000 Kfz im Durchgangsverkehr erwartet werden.

(8) Die parallel verlaufende A7 zwischen Hamburg und Hannover bzw. die Schwerin und Magdeburg verbindende A14 werden um ca. 7.000 Kfz bzw. 3.000 Kfz pro Tag entlastet. [27]

(9) Veranschaulichen lässt sich dies zum Teil auch anhand von Querschnittsbelastungen des DTV bspw. in Höhe Uelzen (Ost-West-Querschnitt), wie in nachfolgender Tabelle 7 dargestellt. Es zeigt sich, dass durch den Lückenschluss der A39 vor allem in kleinräumiger Betrachtung Straßen wie die B4 oder die B191 deutlich ent- bzw. belastet werden. Die großräumige Betrachtung des DTV (A14, A7) zeigt grundlegend eine Entlastung der Straßen übergeordneter Kategorie.

Tabelle 7: DTV-Verkehrsmengen (Kfz/24h) im Querschnitt nördlich Uelzen im Jahr 2025 im Bezugs- und Planfall

	Bezugsfall 2025	Planfall 2025	Differenz	%
<b>A7</b> (sdl. AK Maschen)	79.800	72.700	-7.100	-8,9 %
<b>A7</b> (nrdl. AK H-Ost)	74.600	68.500	-6.100	-8,2 %
<b>B4</b> (sw. Bad Bevensen)	15.000	10.400	-4.600	30,7 %
<b>A39</b> (wstl. Oetzen)	-	27.500		
<b>B191</b>	4.000	4.500	+500	12,5 %
<b>A14</b> (östl. Ludwigslust)	18.400	15.200	-3.200	-17,4 %
<b>A14</b> (nrdl. AK Magdeburg)	28.000	25.300	-2.700	-9,6 %

Anmerkungen: Querschnitt in Ost-West Richtung verlaufend in Höhe Uelzen; Bezugsfall beinhaltet den Verkehr 2025 im Netz 2005 unter Annahme der Realisierung von Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs für die Bundesfernstraßen (bspw. Ausbau A7 / A1, Neubau A14 Wismar-Magdeburg, B4 OU Kirchweyhe, ohne A39 und B190n); Planfall: Bezugsfall zzgl. A39 und B190n)

Quelle: SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH [27]

### 3.2 Einordnung der Diskussion der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

(1) Mit dem Beginn der Aufnahme des Lückenschlusses der A39 in die bundeshoheitliche Investitionsplanung wird dieses Straßenbauprojekt kontrovers und teils sehr emotional diskutiert. Dies zeigt sich zum einen in der starken Positionierung der Projektgegner und –befürworter als auch in der intensiven politischen Diskussion über die Wirtschaftlichkeit dieses Bauvorhabens.

(2) So behandeln beispielweise mehrere Kleine Anfragen des Bundestages speziell die Thematik der Wirtschaftlichkeit und der gesamtwirtschaftlichen

Bewertung des Lückenschlusses der A39. Nachfolgend wollen wir die wesentlichen Erkenntnisse der Erläuterungen kurz wiedergeben.

- Ursprünglich, d.h. im BVWP 2003 wurde das **NKV** der A39 in der sogenannten **Hosenträgervariante**, d.h. auch inkl. der Realisierung der A14 und der B190 mit **3,4** bewertet. Ein Einzel-NKV ist nicht verfügbar<sup>5</sup>. Investitionskosten wurden mit 437 Mio. € angegeben. [29]
- Das Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt legte die NKV der A 14 und B190n mit 4,6 bzw. 3,3 „anteilig“ offen. [28]
- Später bezifferte die Niedersächsische Landesregierung (2008) das **NKV der A39 mit 2,8** (inkl. westlicher Teil der B190n), das der A14 mit 4,7 und das Gesamtprojekt VUNO mit 3,2. (s.o.). Gleichzeitig wurde unter Annahme einer Kostensteigerung von 10% ein NKV von 2,5 berechnet. [29] Grundsätzlich ist dazu anzumerken, dass der Prognosehorizont im Jahr 2025 liegt und somit die NKV des Jahres 2003 und 2008 nicht direkt miteinander verglichen werden können.
- Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr beziffert die voraussichtlichen Gesamtkosten auf 1,1 Mrd. € (16. April 2012). Eine Nachbewertung des BMVBS nach Bekanntgabe der neuen Kostenschätzungen ergibt somit ein **NKV von 1,9**. [29] Somit wird deutlich, dass das NKV über die Jahre zwar gesunken ist, die positiven Effekte für die Region aber dennoch fortbestehen.
- Aktuelle Kostenschätzungen von A14 und A39 sind aufgrund der Planungsstände, des naturschutzfachlicher Planungsumfangs der A14 (Anforderung Artenschutzrecht) und auch anderer Baukostensteigerung<sup>6</sup> grundsätzlich nicht vergleichbar. Kostensätze der Nutzenpositionen wurden jedoch auf das Jahr 2008 fortgeschrieben, was zur teilweisen Kompensation der höheren Baukosten führt.
- Die Zugrundelegung unterschiedlicher Prognosehorizonte (2015, 2025) bedingt, dass der Bewertung mit dem Jahr 2025 wesentlich höhere Verkehrsmengen zugrunde gelegt werden. Im Zuge der zeitlichen Umsetzung von Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans scheint der Realisierungszeitraum 2025 realistischer.

<sup>5</sup> Der ROV 2007 besagt: [33, S.8] „Bei der weiteren Planung ist der Zusammenhang zwischen A39, B190n und A14 zu Grunde zu legen und zu wahren.“

<sup>6</sup> Kostensteigerungen aufgrund Lärmschutz, Erhaltung Biodiversität, Baupreissteigerung, Maßgaben zur Erhaltung Durchlässigkeit und Vermeidung der Zerschneidung, Trassenverlängerung um 25 km aufgrund ROV und der formalen Linienbestimmung des §16 BFStrG. [29]

- DTVw Bewertungsgrundlage NKV 2003 /2008: Im gewichteten Durchschnitt wird der Verkehr der A39 zwischen 2015 und 2025 um 85% für alle Kfz und um rund 70% für Lkw zunehmen. (vgl. Tabelle 8)

*Tabelle 8: Verkehrsmengen (DTV) der A14 und der A39 für die Jahre 2015 und 2025 als Ergebnis unterschiedlicher Verkehrsuntersuchungen*

	Kfz /Tag		davon Lkw/Tag	
	A14	A39	A14	A39
2015*	15.000-30.000	17.000-23.000	4.000-5.000	5.000-8.000
2025**	22.000-34.000	33.000-41.000	7.000-8.000	10.000-12.000

*Anmerkungen: \*Berechnungen 2003; \*\* Nachberechnungen 2008*

*Quelle: Deutscher Bundestag [28]*

(3) Die der Bewertung des Jahres 2008 zugrundeliegenden Verkehrsmengen werden bis zum Jahr 2025 signifikant ansteigen und sind höher als die Ergebnisse der Verkehrsumlegung des Jahres 2010. Im Vergleich erscheinen in diesem Zusammenhang jedoch die Ergebnisse der aktuelleren Verkehrsanalyse (VUNO A39 2010) am plausibelsten, da sie die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2025, die verfügbaren Strukturdaten sowie sonstige prognoserelevante Parameter (Motorisierung, Mobilität und Pkw-Verfügbarkeit) berücksichtigt, auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen aufbaut, die Arbeiten der Bundesverkehrswegeplanung abschätzt und bis 2025 fortschreibt und um ein eigenes Güterverkehrsmodell ergänzt.

(4) Der im Jahr 2012 durch das BMVBS aufgestellte Investitionsrahmenplan 2011-2015, welcher wie sein Vorgänger den Planungsrahmen für die Investitionen vorgibt, besagt, dass die den Bedarfsplänen / BVWP 2003 zugrundeliegende Verkehrsprognose „weitgehend im Zielkorridor“ der neuesten Güter- und Personenverkehrsprognose (Gleitende Mittelfristprognose) liegt. Damit ist davon auszugehen, dass auch die Nutzenbestimmungen weiterhin Gültigkeit besitzen. Die A39 Lüneburg-Wolfsburg wird in diesem als weiteres wichtiges

Vorhaben<sup>7</sup>, der Abschnitt Wolfsburg – Ehra als prioritäres Vorhaben im IRP Zeitraum<sup>8</sup> eingereicht. [30] [5]

### **Ausblick Bundesverkehrswegeplanung 2015**

(1) „Nach derzeitigem Diskussionsstand wird auch im neuen BVWP 2015 [31, S.63 ff.] auf eine Monetarisierung regionalökonomischer Wirkungen in der NKA verzichtet. Gleichwohl soll es weiterhin ein „Kriterium Raumordnung“ geben, um bei der Priorisierungsstrategie Projekte, diese „zur erheblichen Minderung von den mit der wirtschaftlichen und demographischen gewichteten Erreichbarkeitsdefiziten“ beitragen, zu berücksichtigen. [31]

(2) Zudem wird die neue Bundesverkehrswegeplanung eine Systembeurteilung in Form einer Raumwirksamkeitsanalyse als zentralen Ansatz wählen, die vor der Projektbewertung stattfindet. Grundlage bildet eine regional differenzierte Zustandsanalyse von Erreichbarkeitsdefiziten sowie Defiziten der An- und Verbindungsqualität bzgl. des Zentrale-Orte Systems und der Güterverkehrsknoten. [31]

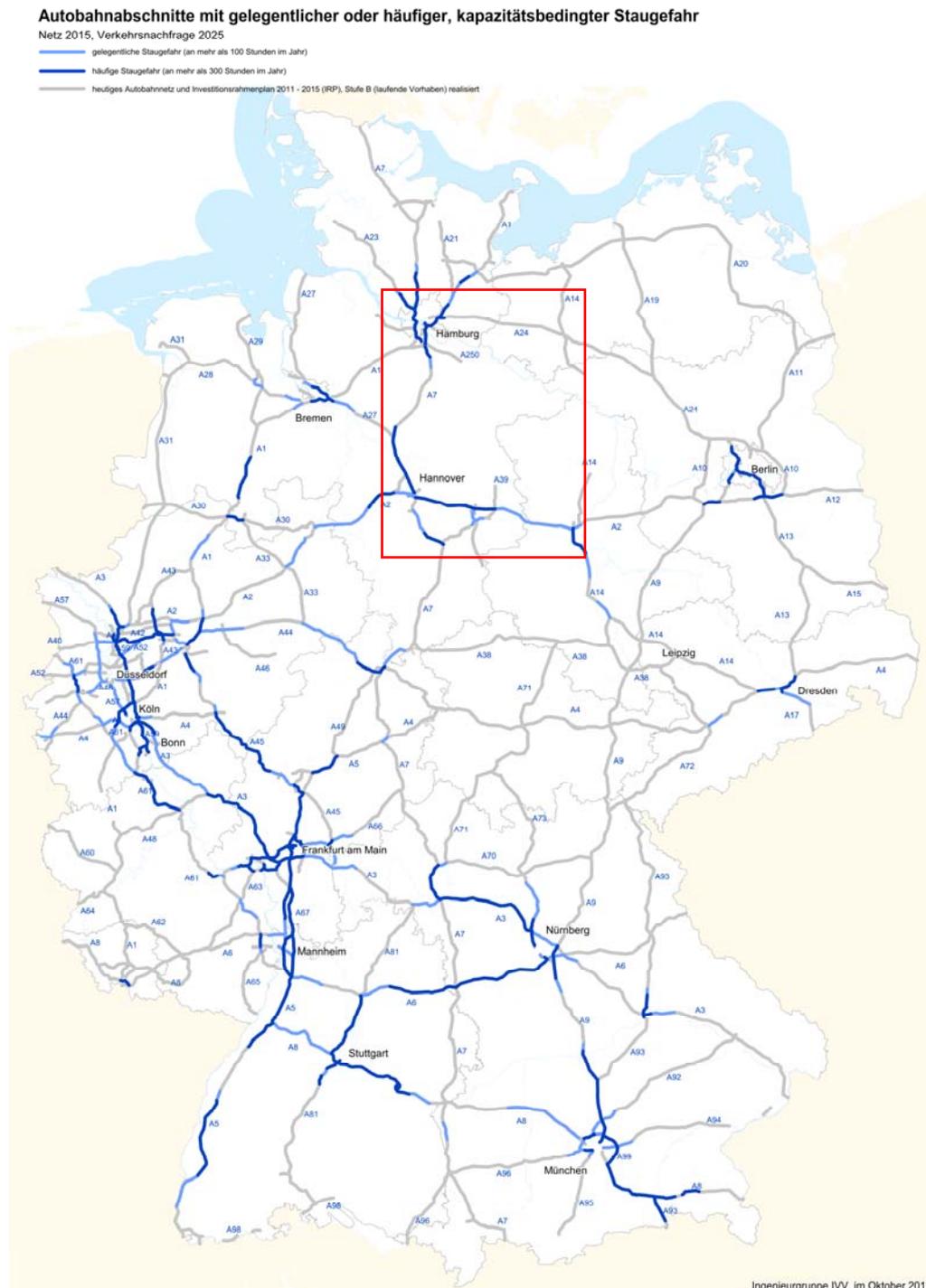
(3) Im Zuge der Vorbereitung des neuen BVWP wurden bereits erste vorläufige Engpassanalysen (Annahme: Netz 2015, Verkehrsnachfrage 2025) für die Bundesautobahnen und die Schiene durchgeführt. Es zeigt sich, dass es im überregionalen Autobahnnetz des zu untersuchenden Raumes (rote Umrandung) zu häufigen (>300 h / Jahr) sowie einigen gelegentlichen Überlastungen im Straßenverkehr kommen wird, wie dies auch der nachfolgenden Abbildung 10 zu entnehmen ist. [31]

---

<sup>7</sup> „Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll. Ziel ist es, diese Projekte nach 2015 beginnen zu können.“ [30, S.32]

<sup>8</sup> „Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann (Vorentwurf)“ [30, S.30]

Abbildung 10: Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr



Anmerkung: Rote Umrandung - Weiterer Untersuchungsraum. Hellblau – gelegentliche Staugefahr (>100h / Jahr), Dunkelblau – häufige Staugefahr (>300 h / Jahr)

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [31], auf Grundlage einer IVV Engpassanalyse

(4) Auch auf der Nord-Süd Achse zwischen Hamburg und Hannover werden auf weiten Strecken erhöhte Verkehrsbelastungen erwartet. Das Bild zeigt deutlich, dass der Lückenschluss der A39 über Entlastungspotenzial für die A7 verfügt, welche mit über 300 Stautunden pro Jahr sehr stark belastet ist. Somit wird die A39 auch wesentlich zur Engpassbeseitigung des straßengebundenen Hafenhinterlandverkehrs Hamburgs beitragen (siehe rote Umrandung, auch Kapitel 5.3). Dies wird umso deutlicher, wenn man die deutschlandweiten Belastungen der Straßenkorridore auf der Nord-Süd Achse betrachtet, welche durch den Lückenschluss dem Straßenverkehr eine vereinfachte großräumige Routenwahl auf östlicheren Bundesautobahnen eröffnet.

## 4 Regionalökonomische Auswirkungen von Autobahnen

### 4.1 Regionalökonomische Wirkungen von Autobahnen – eine Übersicht

#### Grundlagen

(1) Verkehrsinfrastrukturen bilden eine notwendige Rahmenbedingung der Mobilität sowohl für die Wohlfahrt von privaten Haushalten, als auch für die Aktivitäten von Unternehmen. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung, um die Daseinsgrundfunktionen erfüllen zu können, und je mehr Ziele innerhalb kürzerer Zeit zu erreichen sind, desto vorteilhafter für die Nutzer. Die Anzahl und die Qualität der in gleicher Zeit erreichbaren Arbeitsplätze hängen direkt von der Mobilität ab, so dass Verkehrsinfrastruktur eine Grundlage der Wirtschaft bildet. [17]

(2) Für die Einschätzung der ökonomischen und regionalpolitischen Bedeutung des Verkehrswegebbaus lassen sich drei Betrachtungsebenen unterscheiden

- **Mikroebene:** Diese Ebene beinhaltet die direkte Anregung ökonomischen Wachstums durch die Ansiedlung von Betrieben und die Induktion regionaler Wertschöpfung. Dazu gehört der Anstieg der Produktion durch die Senkung der Transportkosten als Folge des Verkehrsinfrastrukturbaus.
- **Mesoebene:** Die zweite Ebene beinhaltet die Verbesserung der lokalen und regionalen Standortbedingungen für Unternehmen. Wichtig sind dabei z.B. die Qualifizierung der Arbeitskräfte und das Wirtschaftsklima. Mit dem Bau einer neuen Infrastruktur erhöht sich einerseits die Erreichbarkeit der Unternehmen für Arbeitnehmer, andererseits erhöht sich das Reservoir an (besser qualifizierten) Arbeitskräften, da das Einzugsgebiet des Arbeitsortes wächst. [19]
- **Makroebene:** Hier wird die indirekte und grundsätzliche Verbesserung der Standortqualität hinsichtlich Kriterien wie Steuervorteile, Gewerbeflächenverfügbarkeit, verkehrliche Erreichbarkeit etc. betrachtet.

(3) Auswirkungen von Infrastrukturinvestitionen sind von politischen und wirtschaftlichen Strukturen und Rahmenbedingungen, Entwicklungspotenzialen und von Handlungen der Akteure der Region und des Korridors der neu

erstellten Infrastruktur abhängig. Unter anderem bestimmen aber auch Boden- und Baulandreserven sowie die Branchenzugehörigkeit (Transportintensität / -nachfrage) der ansässigen Unternehmen, welche Effekte ein Infrastrukturbau hat, wie hoch diese sind und welche regionale Bedeutung die Erweiterung des Verkehrsnetzes hat. [16]

(4) Regionale Prozesse hängen von vielen verschiedenen, miteinander interagierenden Faktoren ab, die in unterschiedliche Richtungen wirken und sich nicht zu einem bestimmten Effekt zusammenfassen lassen. Aktivitäten von Unternehmen und privaten Personen sowie individuelle Wahrnehmungen haben Einfluss auf diese Entwicklungen. Eine bestimmte Entscheidung zieht nicht immer die gleiche Auswirkung nach sich. Die Wirkungen sind abhängig von verschiedenen Standortfaktoren, wie dem regionalen Lohnniveau, dem Ausbildungs- und Qualifizierungsstand der verfügbaren erwerbsfähigen Personen, dem Vorhandensein endogener Ressourcen (Bodenschätze, Wasser, Flächen etc.), der Erreichbarkeit, der Umweltqualität, dem kulturellen Leben oder auch der landwirtschaftlichen Aktivität. [19]

(5) Grundsätzlich sind die regionalwirtschaftlichen Wirkungen von Investitionen in Bundesfernstraßen quantitativ sehr schwer zu bestimmen. Um eine belastbare quantitative Wirkungsanalyse zu erhalten, bedarf es eines komplexen Modells, welches die Wechselwirkungen (Komplementaritäten/Substitutionsbeziehungen) mit anderen Regionen sowie mit anderen Standortfaktoren darstellt. Neben der verbesserten Anbindungsqualität einer Region an das Fernstraßennetz müssen auch regionalräumliche, soziale und wirtschaftliche Unterschiede der zu betrachtenden Gebietseinheiten wie z.B. die Ausstattung mit Humankapital, die geographische Lage oder auch die lokale Branchenstruktur berücksichtigt werden. Des Weiteren ist es notwendig, die Auswirkungen der Infrastruktur ab bzw. über einen mittel- bis langfristigen Zeitraum zu betrachten (8-10 Jahre), da die Anpassungsprozesse der Unternehmen und der Bevölkerung langsam erfolgen und einer gewissen Trägheit unterliegen. [7] So sind die Wirkungen von Investitionen in den Autobahnbau auf einer breiten Betrachtungsebene nie monokausal herzuleiten. Grundsätzlich ist aber von folgenden Wirkungen auszugehen:

- Autobahnnaher Gebiete weisen eine höhere Nachfrage nach Gewerbeflächen und höhere Bodenwerte auf. Außerdem sind in diesen Bereichen höhere BIP-Wachstumsraten pro Beschäftigtem messbar. Bei bestehenden Wachstumsimpulsen kann neue Infrastruktur (Autobahn) regionalwirtschaftliches Wachstum begünstigen, jedoch ist diese nicht allein für das Wachstum verantwortlich. [12]

- So hat die Veränderung der Ausstattung einer Region mit Verkehrsinfrastruktur um 1% eine 0,18-prozentige Veränderung der Bruttowertschöpfung innerhalb einer Region zur Folge. Dies gilt vorrangig für Straßeninfrastruktur. [9, S.140] Ein Anstieg der Infrastrukturausstattung um 10% führt zu einem erhöhten Pro-Kopf-Einkommen der Region um 2%. [14, S. 38 ff.]
- Wenn im ländlichen Raum Regionen im „peripheren Mittelpunkt“ mehrerer Metropolregionen liegen und über einen Autobahnanschluss mit diesen Regionen verbunden sind, sind diese Gebiete für **distributive Logistikfunktionen** prädestiniert und können so überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum induzieren.“[10]
- Es gibt einen positiven Einfluss von verbesserten Verkehrsanbindungen auf das Wachstum und die Produktivität einer Region. Durch Verkürzung der Fahrzeit vom Wohn- zum Arbeitsort und zwischen den Unternehmensstandorten steigt das Umsatzniveau um 3,5%. [18]
- Außerdem entsteht ein struktureller Effekt lt. BVWP von zwei geschaffenen Dauerarbeitsplätzen je Autobahnkilometer. [9]

**Bauphase** (in dieser Studie nicht weiter berücksichtigt)

*Wertschöpfung / Arbeitsplätze durch die Investitionsmaßnahme*

(6) Man unterscheidet zwischen **direkten Beschäftigungseffekten** im Zusammenhang mit dem Bau von Verkehrsinfrastruktur, indirekten Effekten und katalytischen Beschäftigungseffekten. Direkte Effekte entstehen durch die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Planungs- und Bauphase sowie während des Betriebs. Im Allgemeinen kann man dabei von der Schaffung von ca. 20 Jahresarbeitsplätzen je 1 Mio. € Planungskosten ausgehen. [12]

*Multiplikatoreffekte durch im Untersuchungsgebiet ausgezahlte Löhne und Gehälter*

(7) Als Folge der direkten Effekte entstehen **indirekte Beschäftigungseffekte** (Multiplikatoreffekte): Löhne und Gehälter, die in der Baubranche gezahlt werden, fließen in den regionalen Wirtschaftskreislauf ein. Weiterhin sind die **katalytische Effekte** (Standorteffekte) zu nennen, bei denen es sich um

langfristige Effekte auf die regionale Standortstruktur handelt, z.B. durch Ansiedlung bzw. Erweiterung von Unternehmen etc. [13]

### **Betriebsphase**

*Verbesserte Erreichbarkeit (messbar in Reisezeitverkürzungen / Erreichbarkeiten)*

(8) Distanz und Qualität eines Verkehrsnetzes bestimmen die allgemeinen Kosten des Transports sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Es ist entscheidend, welche Route zurückgelegt werden muss, wie der Ausbauzustand einer Strecke ist und wie viel Zeit man dementsprechend benötigt um eine bestimmte Distanz zurückzulegen. Die Distanz (inkl. dem Fahrtenprofil mit Brems- / Anfahrtsvorgängen, Geschwindigkeit etc.) entscheidet über die Höhe der Kraftstoffkosten und die Zeit über die Personalkosten von Unternehmen. [9] Ein neues Straßenbauvorhaben, wie ein Autobahn-Lückenschluss, hat Verbesserungen im Verkehrssystem zur Folge. Die Infrastruktur wird erweitert, es gibt andere und ggf. direktere Möglichkeiten, von einem Ort den anderen zu erreichen, so dass Güter und Personen schneller transportiert werden können. Dazu gehört auch das Sinken von Reisewiderständen in Form von Erreichbarkeitsverbesserungen.<sup>9</sup>

(9) Der Bau einer Autobahn führt zu besserer Erreichbarkeit der nächsten Mittel- und Oberzentren. Dadurch werden Transportkosten gesenkt, wodurch auch die Produktionskosten sinken und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen steigt. Die Region wird als Firmenstandort attraktiver. Daher werden ansässige Betriebe sich ggf. Produktionserweiterungen vornehmen oder sich auch andere Unternehmen ansiedeln. [9] Auch bewirken sinkende Transportkosten geringere Preise, was letztendlich zu einem steigenden Realeinkommen der Haushalte führt. [17]

*Wertschöpfung infolge von Ersatzinvestitionen / Unterhaltungsmaßnahmen an der Autobahn*

(10) Auch entstehen während des Betriebs direkte Beschäftigungseffekte durch den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur (Autobahn). Dabei wird davon

---

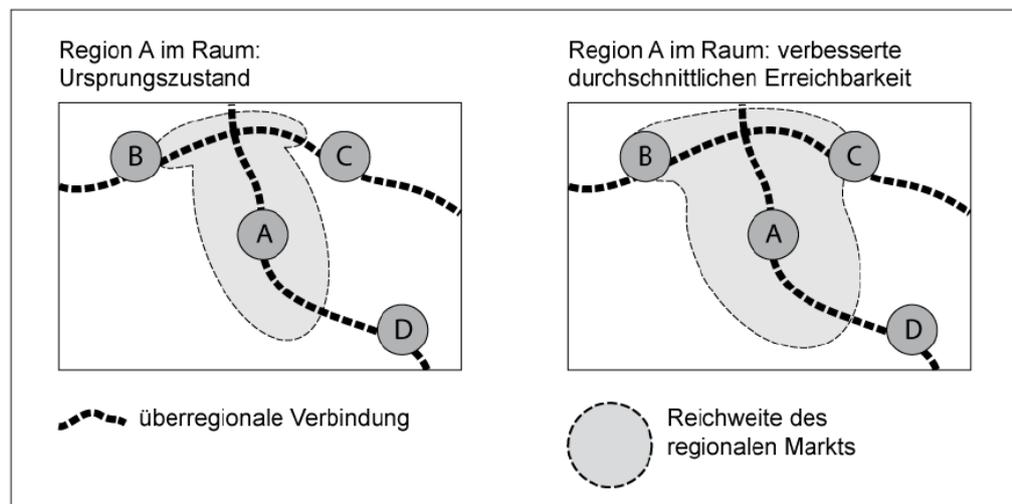
<sup>9</sup> Diese wirken im Agglomerationsumland oftmals als „Pull-Faktor“ für die Anziehung von Unternehmen und Bewohnern. Zudem trägt die bessere Erreichbarkeit einer Region zu deren Attraktivität bei. Ein „Push“ Faktor, der zur Abwanderung aus der Kernstadt beiträgt, ist bspw. ein steigender Bodenpreis in einem Ballungsraum. So haben Erreichbarkeitsverbesserungen mittelfristig steigende Bodenpreise und eine Abwanderung aus den Ballungsgebieten ins (periphere) Umland zur Folge. [15, Seite 297]

ausgegangen, dass pro Autobahnkilometer ca. 2 Beschäftigte für Straßeninstandhaltung, den Winterdienst etc. eingesetzt werden müssen. [12]

### Markterweiterung

(11) Abbildung 11 zeigt die Wirkungen eines Neu- bzw. Ausbaus einer überregionalen Verbindung, z.B. in Form einer Autobahn. Da die Reisezeiten sinken, erhöht sich die Erreichbarkeit von Region A, wodurch sich die regionalen Märkte entlang der überregionalen Verbindungen erweitern. Dadurch kann zusätzlich ein Handel zwischen Region A und C stattfinden, der im Ausgangszustand nicht möglich war und ein größeres Produktionsvolumen anregt.

Abbildung 11: Überregionale räumliche Wirkung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen



Quelle: Institut für Wirtschaftsforschung Halle [9]

### Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen infolge von erreichbarkeitsgetriebenen Baumaßnahmen und Unternehmensansiedlungen in Gemeinden im Einzugsgebiet einer Autobahn

(12) Der Bau einer Autobahn hat Auswirkungen sowohl für private Nutzer dieser Verkehrsverbindung (Konsumeffekt), als auch für Unternehmen (Produktivitätseffekt, Beschäftigungseffekt, Wachstumseffekt)

- **Konsumeffekt:** Beinhaltet eine Erhöhung der Konsumentenrente durch Reduktion des Zeitbedarfs für Arbeits-, Freizeit-, und Einkaufswege. Der Transport verläuft schneller und günstiger, wodurch mehr Freizeit oder mehr Zeit für Arbeit und somit ein Mehrwert entsteht.

- **Produktivitätseffekt:** Durch Senkung der Transportkosten fallen die Produktionskosten. Dies kann zur Ausweitung der Produktion führen. Da die Transportkosten jedoch einen sehr geringen Anteil an den Kosten für die Produktion haben, ist dieser Produktivitätseffekt nicht zu überschätzen.
- **Beschäftigungseffekt:** Wenn durch Produktivitätssteigerung preisgünstigere Produkte erzeugt werden können und damit die Nachfrage steigt, führt dies zu einem zusätzlichen Bedarf an Arbeitskräften. Es ist jedoch auch möglich, dass durch die Verbesserung des Infrastrukturangebots weniger Produktionsfaktoren (z.B. Arbeit, Kapital) eingesetzt werden und dadurch die Zahl der Beschäftigten sinkt. Welche Möglichkeit eintritt, ist von dem Beschäftigungsgrad, der Faktormobilität<sup>10</sup> und der Komplementarität<sup>11</sup> bzw. der Möglichkeit der Substitution<sup>12</sup> der Produktionsfaktoren abhängig und nicht vorhersehbar.
- **Wachstumseffekt:** Durch eine verbesserte Erreichbarkeit steht dem Arbeitgeber ein größeres Arbeitskrätereservoir zur Verfügung, womit auch die Zahl besser qualifizierter Arbeitskräfte zunimmt. Gleiches gilt für den Arbeitnehmer, dessen Arbeitsmarkt sich räumlich ausweitet. Dieser Aspekt wird hinsichtlich des zukünftig zu erwartenden Fachkräftemangels im Zuge des demographischen Wandels, welcher auch in der Region Nordostniedersachsen wirkt, an Bedeutung zunehmen.

(13) Unternehmensumfragen belegen, dass Aspekte der Verkehrsinfrastruktur bei der Standortwahl von grundlegender Bedeutung sind. Dabei wird der verkehrlichen Anbindung und der Erreichbarkeit in der Standortwahl insgesamt eine hohe Bedeutung beigemessen. In diesem Zusammenhang wird vor allem die Nähe zur nächsten Autobahnanschlussstelle als besonders bedeutsam eingeschätzt. [9]

#### *Auswirkungen auf die Beschäftigung*

(14) So gibt es kurzfristige Beschäftigungseffekte von 500 Beschäftigungsjahren pro 100 Mio. DM Investition in eine Autobahn. Grundsätzlich ist festzu-

---

<sup>10</sup> Beinhaltet die Beweglichkeit und Veränderbarkeit der Produktionsfaktoren in räumlicher, qualifikatorischer und sektoraler Hinsicht.

<sup>11</sup> Komplementäre Güter oder Produktionsfaktoren werden nur gemeinsam nachgefragt bzw. zur Produktion benötigt, da sie allein keinen bzw. wenig Nutzen stiften.

<sup>12</sup> Substitute sind Güter oder Produktionsfaktoren, die als gleichwertig angesehen werden und sich somit gegenseitig ersetzen können

stellen, dass die Arbeitslosigkeit im Einzugsbereich von Autobahnen geringer ist, je besser die Erreichbarkeit der nächsten Agglomerationszentren ist. [10] [62]

*Auswirkungen auf Investitionen, Umsatz und Produktion*

(15) In verschiedenen Untersuchungen zur Wachstumswirksamkeit von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen wurde nachgewiesen, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und der gesamtwirtschaftlichen Produktivität gibt. So führt ein Anstieg der Infrastrukturausstattung um 10% zu einem erhöhten Pro-Kopf-Einkommen der Region um 2%. [14, S.38 ff.] Regionale Wachstums- und Beschäftigungseffekte sind vor allem dann zu erwarten, wenn die Infrastruktur zuvor als Engpass gewirkt hat. Eine Fallstudie „zur Analyse der Wirkungen des Baus und der vorzeitigen Inbetriebnahme der A72 in Ostdeutschland“ zeigt, dass höhere Investitionen in Regionen mit besserer Verkehrsanbindung aufgrund geringerer Fahrzeiten getätigt werden. [14, S.67f.]. Außerdem nimmt die Umsatzproduktivität mit abnehmender Fahrzeit zu - der Umsatz pro Beschäftigten einer Region nimmt in Relation zu Fahrzeiten zum nächsten Autobahnanschluss oder Agglomerationszentrum zu. Demnach ist eine Verkürzung der Fahrtdauer zu wichtigen Wirtschaftsstandorten für Unternehmen im Einzugsgebiet der Autobahn umsatz- und produktionsrelevant. [14]

*Ansiedlung von zentralörtlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, andere öffentliche DL)*

(16) Eine bessere Verkehrsinfrastruktur kann auch dazu führen, dass Städte, die bspw. eine mittelzentrale Funktion besitzen, besser erreichbar sind oder im Zuge eines Bevölkerungswachstums an Bedeutung zunehmen. So erscheint es sinnvoll diesen Orten auch oberzentrale (Teil-)Funktionen zu übertragen, da ihr Einzugsgebiet z.B. für Schulen, Krankenhäuser erweitert wird. Dieser Zusammenhang ist jedoch nicht monokausal begründbar.

*Bündelung des Verkehrs: Geringere Verkehrsbelastung der Bevölkerung und erhöhte Wertschöpfung aus Tourismus und Freizeit*

(17) Der Bau einer Autobahn führt zur Entlastung der umliegenden, vorher stärker belasteten Bundesstraßen (vgl. Kapitel 3.1) und des Durchgangsverkehrs, insbesondere im Segment Schwerlastverkehr. Wird in der Nähe einer Bundesstraße eine Autobahn errichtet, verringert sich der Durchgangsverkehr auf den untergeordneten Straßen, wodurch sich die Wohnqualität für Anwohner erhöht, die zuvor durch Lärm und Abgase beeinträchtigt wurden. Außer-

dem werden Orte durch eine ruhigere Lage attraktiver für Touristen. Eine verbesserte Erreichbarkeit der Orte steigert zusätzlich die touristische Attraktivität der Region. [16]

## 4.2 Praktische Erfahrungen regionalökonomischer Wirkungen von Autobahnen

(1) Wie bereits erwähnt, ist die Region Nordost-Niedersachsen bzw. das Gebiet des Lückenschlusses der A39 eine mehr oder weniger dezentrale und periphere Region (Kap.2) mit einem deutlichen Bezug zu Oberzentren bzw. den Metropolregionen Hamburg und Hannover / Braunschweig / Wolfsburg / Göttingen. Nachfolgend werden daher bereits realisierte Bauvorhaben von Autobahnen in vergleichbaren Räumen in Deutschland und ihre regionalwirtschaftlichen Effekte kurz erläutert um Analogien aufzuzeigen.

(2) Aus diesem Grund werden die Erfahrungen bei vergleichbaren Neubauvorhaben betrachtet, die in Deutschland bisher nicht sehr zahlreich sind. Wie in vorherigen Kapiteln erwähnt, ist die eindeutige Zuordnung von Ursache und Wirkungen von Autobahnneubauten und der Effekte auf die Regionalwirtschaft nicht eindeutig nachweisbar. Nichtsdestotrotz geben die Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung, wie am Beispiel der A31 im Emsland ausgeführt werden wird, einen ersten Hinweis auf einen positiven Zusammenhang zwischen infrastruktureller und wirtschaftlicher Entwicklung in den Bereichen Bruttoinlandsprodukt, Erwerbstätigkeit und Tourismus.

(3) Außer Frage steht jedoch, dass eine gute Verkehrsanbindung zu den wichtigsten Standortkriterien der Wirtschaft zählt und die Neubauvorhaben in allen Praxisbeispiele als sehr positiv bewertet und die regionalwirtschaftlichen Effekte herausgestellt werden. Diese zeigen sich besonders in:

- einer Stärkung der vorhandenen **regionalen Wirtschaft** durch eine Senkung der **Mobilitätskosten** und der Verbesserung **interregionaler Wirtschaftsbeziehungen**
- verstärkten **Unternehmensansiedlungen** und den daraus entstehenden positiven **Beschäftigungseffekten**
- einer **Verkehrsentlastung** der untergeordneten Straßeninfrastruktur (Verbesserung der **Wohn- bzw. Lebensqualität** durch geringe **Schadstoff-** und **Lärmbelastung** und erhöhte **Sicherheit**)

So finden auch heutzutage nähräumliche Unternehmensumsiedlungen in Richtung des bereits bestehenden nördlichen Teilstücks der A39 statt. Diese sind Ausdruck der verbesserten Erreichbarkeit / Standortbedingungen (bspw. Nähe der GE Winsen zum AK Maschen A1/A7)). [49]

### **A20 Ostseeautobahn**

(4) Die im Jahr 2009 vollständig eröffnete Autobahn A20 beginnt am Kreuz Uckermark (Autobahnkreuz A20, A11) und führt in Richtung Nordwesten über Neubrandenburg bis Greifswald / Stralsund und anschließend nach Westen über Rostock, Wismar bis nach Lübeck. Die Ostseeregion, wird als strukturschwache, periphere Region eingestuft. Folgende positive Auswirkungen des Autobahnbaus wurden festgestellt. [10]

- Die Arbeitslosigkeit ist in Autobahnnähe geringer, als in den autobahnfernen Gebieten. Vor allem Hamburg als Oberzentrum kann besser und schneller erreicht werden, somit der Zugang zu Arbeitsplätzen verbessert wurde.
- Der Einwohnerrückgang, der im gesamten Nordosten Deutschlands zu erkennen ist, ist in der Nähe der Autobahn geringer. Außerdem steigen mit Nähe zur Autobahn und zum Agglomerationszentrum die Steuereinnahmen. [Diese Ergebnisse gelten für den westlichen Teil der Autobahn, beginnend bei Lindholz östlich von Rostock bis nach Bad Segeberg westlich von Lübeck. 10]
- Die umliegenden Bundes- und Landstraßen wurden vom Schwerlastverkehr entlastet, was zu einer höheren Lebensqualität und angenehmerem Wohnumfeld führt. [43]
- Die Ausweisung von (Groß-)Gewerbstandorten in Autobahnnähe und die Ansiedlung von Unternehmen hat zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, die schnell erreichbar sind.
- Der Hafen von Wismar profitiert von der Autobahnanbindung, dort haben sich viele neue Unternehmen niedergelassen. Außerdem ist der Durchgangsverkehr in Wismar und Rostock zurückgegangen. [51] [42]
- Die A20 stellt eine bedeutende Hinterlandanbindung der Häfen Rostock, Wismar, Stralsund, Sassnitz-Mukran dar.

- Für den Tourismus der gesamten Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns ist die A20 unverzichtbar. Ohne die A20 wäre der Tourismus in der heutige Größenordnung nicht möglich.
- Stärkung der regionalen Wirtschaftszentren im Land Rostock / Stralsund / Rügen / Greifswald / Neubrandenburg / Wismar / Schwerin [51]

### **A31 Emslandautobahn**

(5) Die „Emslandautobahn“ A31 befindet sich im Nordwesten Deutschlands zwischen Bottrop und Emden. Im Jahr 2004 wurde der Lückenschluss der A31 zwischen dem westfälischen Ochtrup und dem niedersächsischen Geeste auf einer Strecke von rund 42 km vollzogen. Bundesweites Aufsehen erlangte dieses Bauvorhaben dadurch, dass die Finanzierung dieses Autobahnstückes in einer Public-Private-Partnership (PPP) realisiert wurde. Dieses ist das bislang einzige regionale und privat mitfinanzierte Autobahnprojekt Deutschlands und wurde auf Initiative von Unternehmen, der Kommunalpolitik und der Industrie- und Handelskammern der Region realisiert. So wie die Region Nordostniedersachsen kann das Emsland im Bereich des Lückenschlusses auch als peripher und dezentral bezeichnet werden.

(6) Als wesentliche Vorteile des Lückenschlusses gelten:

- Der bessere Verkehrsfluss und die erhebliche Zeitersparnis auf der Strecke zwischen dem Ruhrgebiet und Ostfriesland mit sinkenden Mobilitätskosten und Schadstoffemissionen.
- Eine Stärkung der interregionalen Wirtschaftsbeziehungen zum Ruhrgebiet und den Niederlanden.
- Die Vergrößerung der Investitionsbereitschaft der ansässigen Unternehmen.
- Eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit in den vormals durchfahrenen Ortschaften.

(7) Von Seiten der Unternehmensvertretung (IHK<sup>13</sup>) wurden die regionalwirtschaftlichen Vorteile des Lückenschlusses der A31 in einem persönlichen Gespräch bestätigt. Es ist anzumerken, dass der Zusammenhang zwischen

---

<sup>13</sup> IHK Industrie- und Handelskammer Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim, Standortentwicklung, Innovation und Umwelt

Fertigstellung des Autobahnteilstücks und der Regionalökonomie bislang quantitativ oder qualitativ nicht verifiziert worden sind. Nichtsdestotrotz muss festgehalten werden, dass:

- der Lückenschluss für die ansässigen Unternehmen der Logistikbranche **von sehr hoher Bedeutung** war und ist. Zum einen zeigt sich dies durch die hohe Investitionsbereitschaft logistischer Unternehmen bei der Finanzierung des Bauvorhabens, zum anderen in der verstärkten Ansiedlungen dieser Branchen in der Region („Marktspiegel Logistik“).
- sich in Nähe der neuen A31 (AK Schüttorf) weitere transportintensive Branchen angesiedelt haben, wie z.B. Unternehmen der Papierindustrie
- die Ansiedlung eines größeren produzierenden Unternehmens erfolgte, welches ein bedeutendes deutsches Einzelhandelsunternehmen beliefert.

(8) Dazu gibt eine kurze Betrachtung der statistischen Daten einen weiteren Aufschluss über die positiven Wirkungen dieses Neubauvorhabens. Grundsätzlich bleibt anzumerken, dass ein Infrastrukturbau nicht monokausal auf die wirtschaftlichen Entwicklungen einwirkt. Nichtsdestotrotz sind beispielsweise die Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) für die durch den Lückenschluss erschlossenen Landkreise Emsland und Grafschaft Bentheim zwischen 2005 und 2011 jeweils um mehr als 2 %-Punkte höher als der niedersächsische Durchschnitt und liegen somit bei 4,9 % bzw. 5,2 % p.a. Auch weist die Entwicklung der Erwerbstätigkeit der beiden Landkreise im Vergleich zum Landesdurchschnitt positive Werte auf. Vor allem im produzierenden Gewerbe ist dort die Erwerbstätigkeit zwischen 2005 und 2011 jeweils um mehr als 2,5 %-Punkte stärker angestiegen. Des Weiteren ist festzuhalten, dass auch der Tourismus, angegeben durch die Zahl der Gästeankünfte seit 2005<sup>14</sup>, in den Landkreisen zwischen 2005 und 2012 z.T. deutlich stärker angestiegen als im Landesdurchschnitt. In der Grafschaft Bentheim lag die durchschnittliche Wachstumsrate sogar um mehr als 6 % Punkte höher als im Landesdurchschnitt. [64]

### A38 Nordthüringen

(9) Die Autobahn A38 verbindet die Wirtschaftsregion Halle-Leipzig mit Göttingen und erschließt dabei Nordthüringen sowie die Städte Leinefelde-

---

<sup>14</sup> Statistischer Bruch im Jahr 2009 aufgrund der Aufnahme von Gästen der Campingplätzen

Worbis, Nordhausen, Sangerhausen und Eisleben. Vor der vollständigen Fertigstellung der Autobahn im Jahr 2009 gab es seit 2003 immer wieder Abschnitte, die für den Verkehr freigegeben wurden. Das Gebiet um die A38 ist ebenfalls als peripher und strukturschwach einzustufen. [16]

(10) Vor allem im Eichsfeld (Nordwestthüringen) waren die Auswirkungen des Autobahnbaus positiv, was sich bspw. in den vermehrten Unternehmensansiedlungen schon bei Baubeschluss zeigte. Zudem wurden neue Gewerbegebiete erschlossen bzw. erweitert. Vor allem die Städte Heilbad Heiligenstadt und Leinefeld-Worbis verzeichneten einen wirtschaftlichen Aufschwung, so dass die GE und GI Flächen heute fast vollständig belegt sind und über Erweiterungen beraten wird.

(11) Auf angrenzenden Bundesstraßen, wie z.B. der B80 hat sich der Verkehr verringert, vor allem der Schwerlastverkehr ist zurückgegangen. Dadurch ist der Durchgangsverkehr in den angrenzenden Orten gesunken und die Wohn- und Lebensqualität gestiegen. Dies hat zur Folge, dass z.B. Heilbad Heiligenstadt seine Attraktivität für Touristen weiter steigern konnte. Außerdem sind Oberzentren wie Kassel oder Göttingen leichter zu erreichen, was sich wiederum positiv auf den Handel auswirkt. [39]

## 5 Ermittlung regionalökonomischer Potenziale des Lückenschlusses der A 39

### 5.1 Ökonomische Strukturen und Entwicklungen des Untersuchungsraums

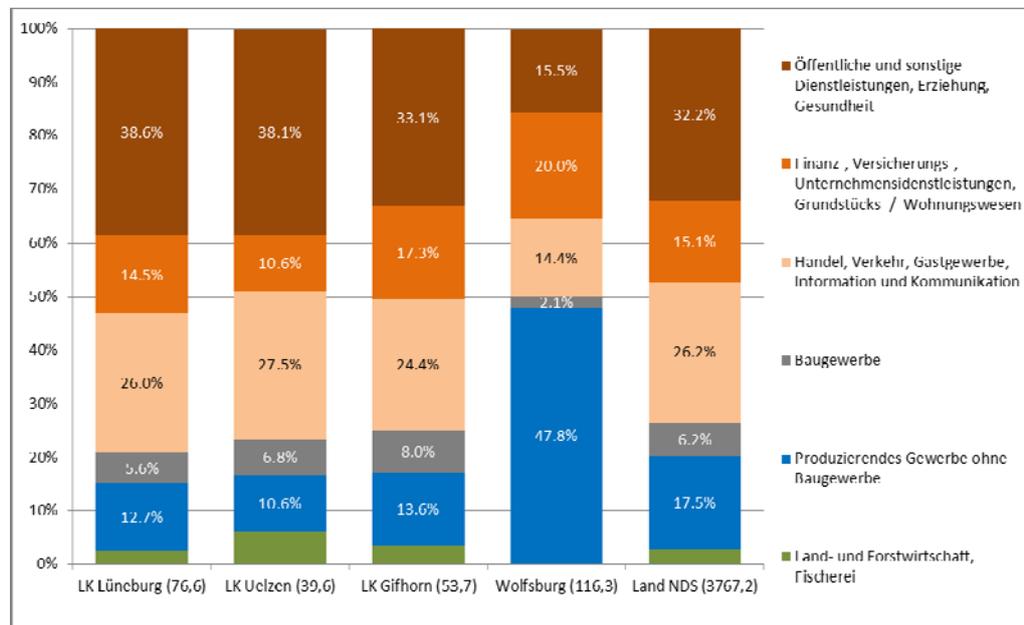
#### Erwerbstätige und Unternehmen

(1) Anhand der Auswertung der Erwerbstätigenrechnung der Länder und des Bundes für das Jahr 2011 (Erwerbstätige im Jahresdurchschnitt) zeigt sich, dass die Erwerbstätigkeit nach aggregierten Wirtschaftszweigen (WZ2008) für den Untersuchungsraum teilweise ein deutliches Ungleichgewicht in einigen Bereichen aufweist. Grundsätzlich ist zu erkennen, dass die Stadt Wolfsburg die weitaus meisten Erwerbstätigen (ca. 116.300) aufweist, gefolgt vom LK Lüneburg mit knapp 77.000 Erwerbstätigen.

(2) Hervorzuheben ist, dass der Erwerbstätigenanteil im Wirtschaftszweig „Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe“ in Wolfsburg mit knapp 50 % signifikant über dem restlichen Untersuchungsraum und dem Landesdurchschnitt liegt, was auf den Hauptsitz der Volkswagen AG zurückzuführen ist. Deutlich ausgeprägt ist auch die Erwerbstätigkeit im Wirtschaftszweig „Finanz-, Versicherungs-, Unternehmensdienstleistungen, Grundstücks- / Wohnungswesen“, welche knapp 5 % über dem Landesdurchschnitt liegt.

(3) In den LK Uelzen und Lüneburg spielt im Vergleich zum Land Niedersachsen vor allem der Wirtschaftszweig „Öffentliche und sonstige Dienstleistungen, Erziehung und Gesundheit“ mit jeweils knapp 40 % der Erwerbstätigen eine besondere Rolle. Alle drei LK weisen im Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe, Information und Kommunikation“ mit ca. 25 % der Erwerbstätigen Werte nahe dem Landesdurchschnitt auf. Da gerade dieser Wirtschaftszweig als transportintensiv bezeichnet werden kann, reagiert dieser besonders auf Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur und weist in diesem Zusammenhang vergleichsweise starke regionalökonomische Impulse auf.

Abbildung 12: Erwerbstätigkeit nach Wirtschaftszweigen im Untersuchungsraum und in Niedersachsen im Jahr 2011



Anmerkungen: Werte in Klammern: Erwerbstätige in 1000, Die Angaben zur Erwerbstätigkeit umfassen die Erwerbstätigen insgesamt, darunter Arbeitnehmer und Selbstständige / Mithelfende Familienangehörige je nach Berechnungsstand in verschiedener wirtschaftsfachlicher Gliederung bis auf Kreisebene.

Quelle: Eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Regionaldatenbank Deutschland. [38]

(4) Uelzen weist einen vergleichsweise hohen Erwerbstätigenanteil im primären Sektor (Land- und Forstwirtschaft, Fischerei) auf, der einmal mehr den ländlichen (dezentralen) Charakter unterstreicht. Die verstärkte Tätigkeit im primären Sektor stellt aber auch die Grundlage des Branchenschwerpunktes Ernährung / Nahrung / Lebensmittel dar (vgl. dazu Kapitel 5.2).

(5) Nachfolgende Abbildung 13 gibt die Anzahl der Mitgliedsunternehmen nach Wirtschaftszweigen der IHK Lüneburg-Wolfsburg im Untersuchungsraum für das Jahr 2013 mit insgesamt knapp 27.000 Unternehmen wieder. Es wird deutlich, dass im LK Lüneburg mit knapp 10.000 Betrieben die meisten Unternehmen angesiedelt sind. Dies sind vor allem Unternehmen der Wirtschaftszweige im Dienstleistungsbereich (K-L), aber auch im Handel / Kfz Gewerbe (G). Gleichzeitig ist zu erkennen, dass im LK Uelzen mehr Unternehmen ansässig sind als in der Stadt Wolfsburg. Erstaunlich ist dies besonders vor dem Hintergrund, dass der LK Uelzen die geringste Bevölkerungszahl des gesamt-

ten Untersuchungsraums aufweist. Jedoch wird in der genaueren Analyse der Unternehmen nach Betriebsgrößenklassen ersichtlich, dass in den drei Landkreisen ca. 95 % bis 97 %<sup>15</sup> der Unternehmen kleine Unternehmen mit einer Größe von bis zu 20 Beschäftigten sind. Insgesamt zeigt sich, dass der LK Gifhorn durchschnittlich die kleinsten Unternehmen nach Beschäftigten aufweist, gefolgt vom LK Lüneburg und LK Uelzen. In Wolfsburg sind mit 7,0 % im Vergleich die meisten mittelständischen Unternehmen und Großunternehmen angesiedelt.

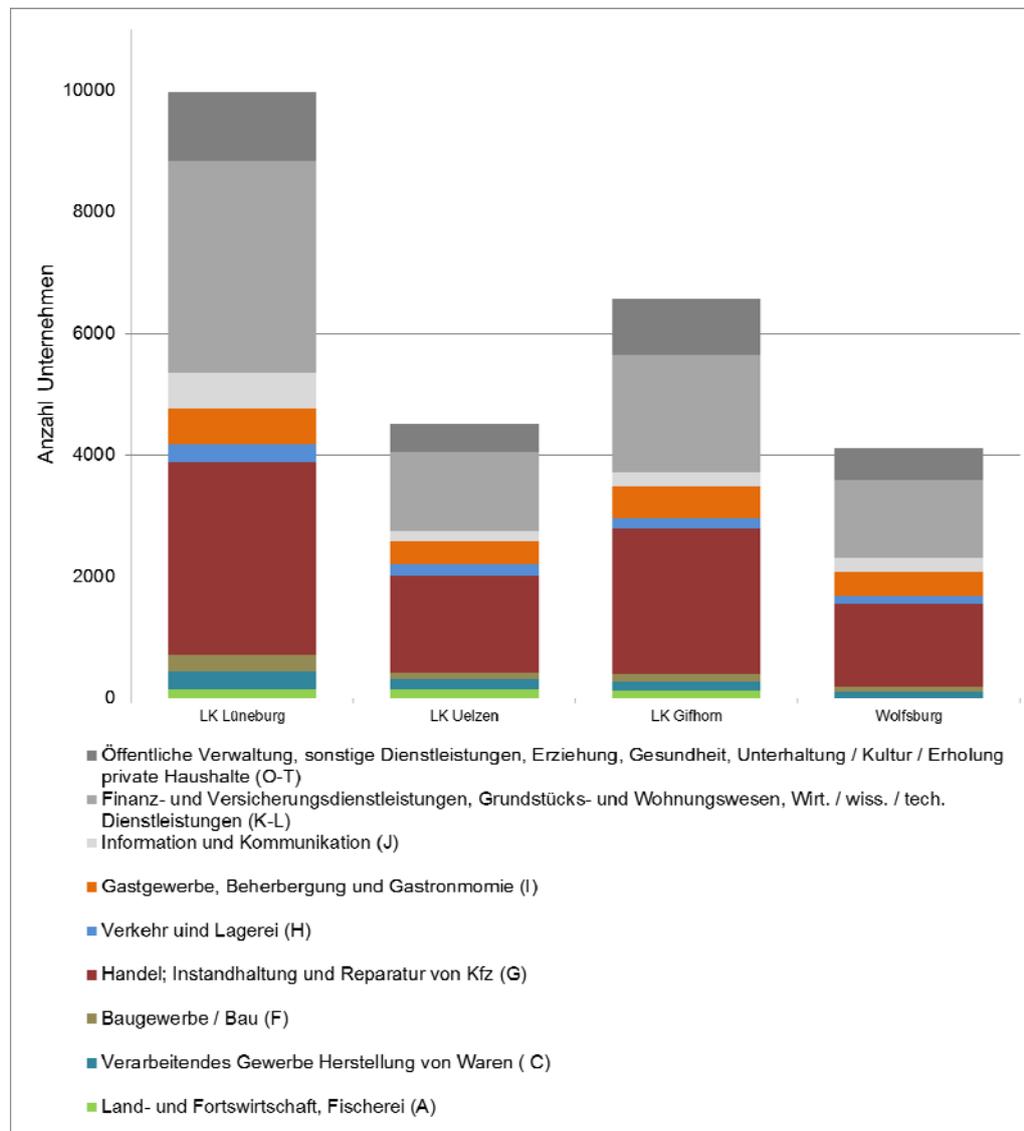
(6) Zusätzlich zu den Unternehmen führt die Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade im Jahr 2013 ca. 5.200 Unternehmen in der Untersuchungsregion. (vgl. Tabelle 13, Anhang) [56] Diese Zahlen sind aber für die weitere Betrachtung von geringerer Bedeutung, da Handwerksbetriebe einen überwiegend lokalen Bezug aufweisen und daher die überregionale Straßeninfrastruktur von vernachlässigbarer Relevanz für die Versorgung bzw. Produktion ist.

(7) In relativer Betrachtung der Verteilung der Unternehmen nach Wirtschaftszweigen zeigt sich, dass im gesamten Untersuchungsraum der Wirtschaftszweig G mit Abstand die meisten Unternehmen zählt. Herauszuheben ist, dass der höherwertige tertiäre Sektor (J-T) im LK Lüneburg und in der Stadt Wolfsburg vertreten ist, während Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes mehrheitlich im LK Uelzen und LK Gifhorn angesiedelt sind. Unternehmen, welche die „Basis“ des tertiären Sektors darstellen (G-I) sind im gesamten Untersuchungsraum anzutreffen, wobei der Wirtschaftszweig I - Gastgewerbe / Beherbergung und Gastronomie sowie der Wirtschaftszweig H - Verkehr und Lagerei vergleichsweise häufig in Uelzen und Wolfsburg angesiedelt sind.

---

<sup>15</sup> Sog. „Restunternehmen“, d.h. Unternehmen nicht bestimmbarer Beschäftigtengröße sind in diesen Angaben herausgerechnet.

Abbildung 13: Anzahl der Mitgliedsunternehmen der IHK Lüneburg-Wolfzburg im Untersuchungsraum nach Wirtschaftszweigen im Jahr 2013



Anmerkung: Eigene Festlegung der Aggregation der Wirtschaftszweige (A-T)

Quelle: Eigene Darstellung nach Unternehmensstatistik der IHK Lüneburg-Wolfzburg (Stand Juli 2013)

(8) **Transportintensive Unternehmen** finden sich vor allem im LK Uelzen und Wolfsburg. Als transportintensiv sind v.a. folgende Wirtschaftszweige anzusehen :

- Verarbeitendes Gewerbe und die Herstellung von Waren (C)
- Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz (G)

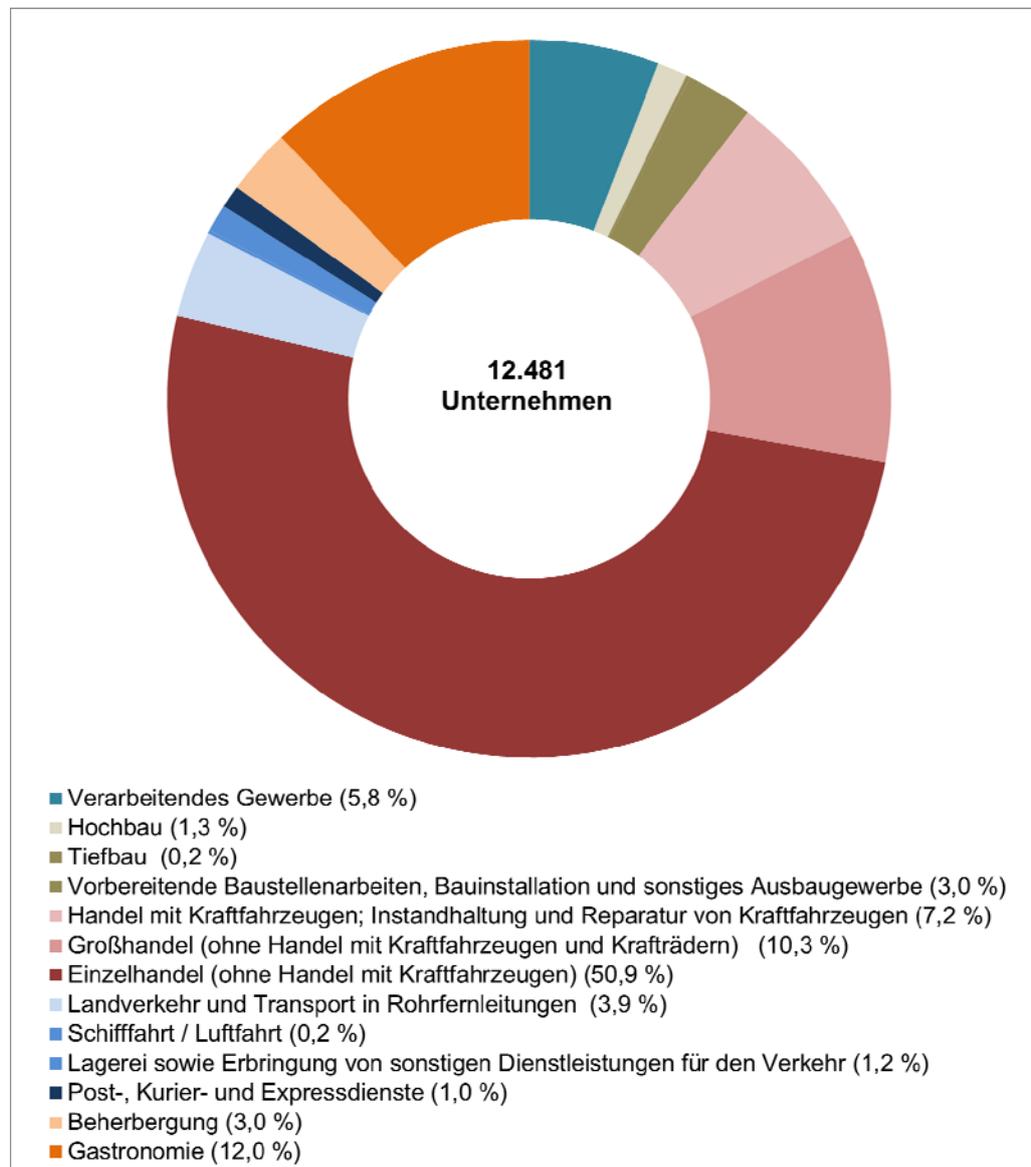
- Verkehr und Lagerei (H)
- Gastgewerbe, Beherbergung und Gastronomie (I)

(9) Aber auch der Wirtschaftszweig F - Bau / Baugewerbe (F) profitiert in vergleichsweise hohem Maße von einer verbesserten regionalen Verkehrsanbindung bzw. einer verbesserten Erreichbarkeit.

(10) Im engeren Untersuchungsraum sind rund 12.500 Unternehmen den oben genannten transportintensiven Branchen zuzuordnen, was einem Anteil von knapp 46 % aller der IHK Lüneburg-Wolfsburg gemeldeten Unternehmen entspricht. In einer differenzierten Betrachtung innerhalb der transportintensiven Wirtschaftszweige nimmt der „Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen“ mit ca. 68 % die bedeutendste Rolle ein; innerhalb dieses sind vor allem der (in verkehrlicher Hinsicht eher lokal bedeutsame) Einzelhandel (rund 51 %) und der Großhandel häufig vertreten.

(11) Jedoch zeigt sich auch, dass im Untersuchungsgebiet viele Unternehmen regional und überregional tätig sind und daher von einer verbesserten Erreichbarkeit bzw. von einem Ausbau des Straßennetzes vergleichsweise stark profitieren, wie z.B. das gesamte verarbeitende Gewerbe oder auch Unternehmen des Wirtschaftszweiges „Verkehr und Lagerei“ mit über 6 %.

Abbildung 14: Anteile der Mitgliedsunternehmen der IHK Lüneburg-Wolfzburg im Untersuchungsraum in transportintensiven Wirtschaftszweigen im Jahr 2013



Quelle: Eigene Darstellung nach Unternehmensstatistik der IHK Lüneburg-Wolfzburg (Stand Juli 2013)

(12) In Betrachtung der Betriebsgrößenklassen der transportintensiven Unternehmen zeigt sich, dass mit ca. 94 % aller transportintensiven Unternehmen signifikant viele der Größenklasse mit 1 bis 20 Beschäftigten zuzuordnen sind. Demgegenüber ist aber auch hervorzuheben, dass im Untersuchungsgebiet jeweils 4 Unternehmen in Branche „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“ und „Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen“

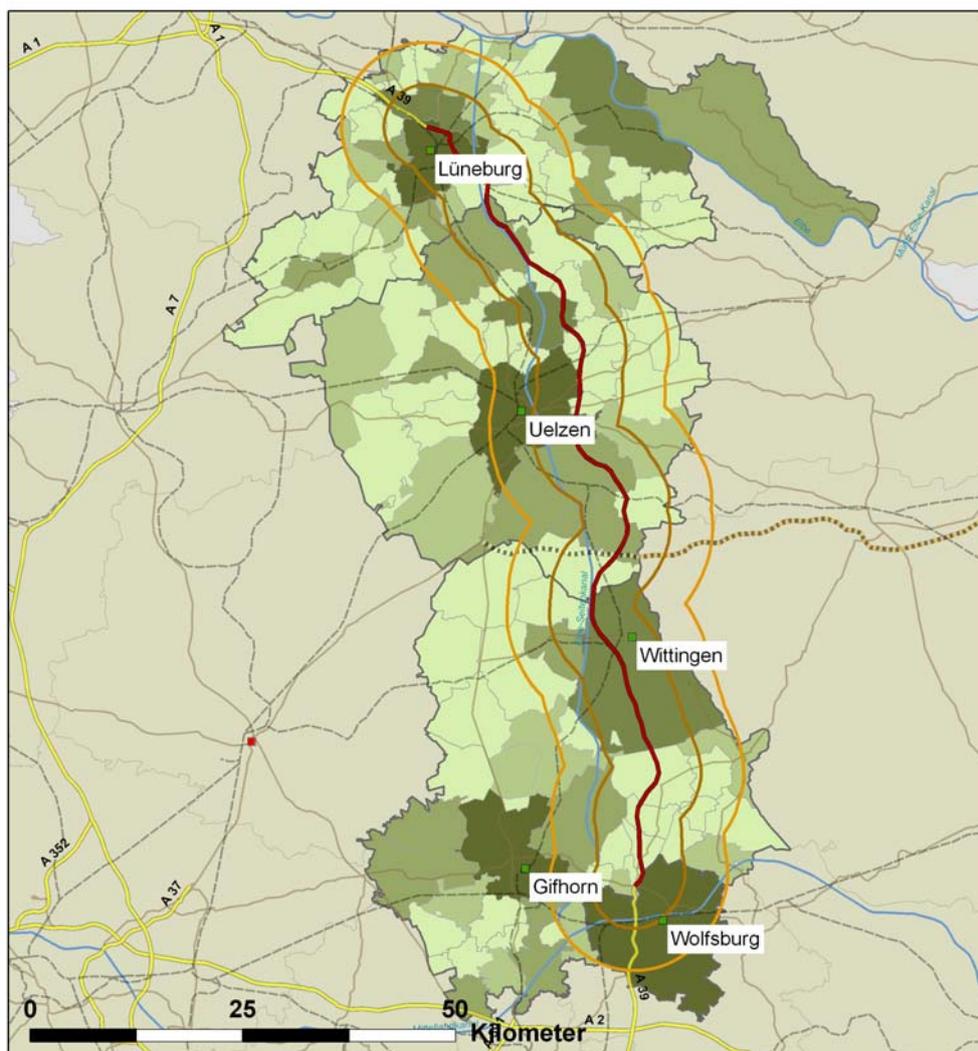
für den Verkehr“ zwischen 100 und 500 Beschäftigte aufweisen und sogar ein (LK Lüneburg) bzw. je zwei Unternehmen (LK Uelzen, Wolfsburg) dieser Branchen über 500 Personen beschäftigen. Des Weiteren weist das verarbeitende Gewerbe mit insgesamt 8 Unternehmen der Betriebsgrößenklasse > 500 Beschäftigte vergleichsweise viele Großunternehmen auf. Leider sind genauere Angaben der Beschäftigten in den Wirtschaftszweigen nicht verfügbar bzw. werden statistisch nicht erfasst.

(13) Die räumliche Analyse der regionalen Verteilung der Unternehmen nach transportintensiven Wirtschaftszweigen nach Gemeinden (vgl. Abbildung 15) zeigt, dass vor allem die regionalen Zentren Lüneburg, Uelzen, Gifhorn, Wittingen und Wolfsburg sowie deren Umlandgemeinden nahe dem Lückenschluss profitieren, da dort vergleichsweise viele transportintensive Unternehmen ansässig sind.

(14) So befinden sich rund 82 % der transportintensiven Unternehmen innerhalb einer Gemeinde des Untersuchungsraums, die in einer Distanz (Luftlinie) von 10 km zum Lückenschluss liegt bzw. deren Gemeindegrenzen sich in einer Entfernung von 10 km vom Lückenschluss befinden. Innerhalb einer Entfernung von 5 km beträgt dieser Anteil immerhin noch ca. 62 %, das sind rund 8.500 transportintensive Unternehmen. Bezogen auf alle ansässigen Unternehmen der Untersuchungsregion betragen diese Anteile immerhin noch 38 % (10 km) bzw. 32 % (5 km)

(15) Durch diese entfernungs- und branchenabhängige Raumanalyse wird deutlich, dass der Lückenschluss der A39 für eine sehr große Zahl der (transportintensiven) Unternehmen von Vorteil ist.

Abbildung 15: Verteilung der Mitgliedsunternehmen der transportintensiven Wirtschaftszweige<sup>16</sup> der IHK Lüneburg-Wolfburg in den Gemeinden des Untersuchungsraums im Jahr 2013



**Transportintensive Unternehmen Im Untersuchungsraum (WZ08 C, F, G, H, I)**

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#d9ead3;"></span> < 50 Unternehmen      | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid red;"></span> Lückenschluss A39             | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid yellow;"></span> Autobahn                  |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#c4e6c4;"></span> 50 - 100 Unternehmen  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid orange;"></span> 5km Distanzbänder zur A39  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid gray;"></span> Bundesstrassen              |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#a6c9ec;"></span> 100 - 200 Unternehmen | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid orange;"></span> 10km Distanzbänder zur A39 | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px dashed gray;"></span> Schienenwege               |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#8064a2;"></span> 200 - 400 Unternehmen |  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid blue;"></span> Fluss / Binnenwasserstrasse |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#54278f;"></span> > 400 Unternehmen     |  |   |

Anmerkungen: Distanzbänder geben eine Entfernung der Luftlinie wieder

Quelle: ProgTrans AG - Eigene Darstellung nach Unternehmensstatistik der IHK Lüneburg-Wolfburg

<sup>16</sup> Klassifikation der Wirtschaftszweige WZ08

## 5.2 Regionalwirtschaftliche Entwicklungspunkte

(1) Regionalwirtschaftliches Potenzial birgt der Untersuchungsraum durch seine Lage zwischen den Metropolregionen Hamburg und Hannover / Braunschweig / Göttingen / Wolfsburg, welche den Industriestandort Südostniedersachsen über Lüneburg mit Hamburg verbindet. Weitere Vorteile sind die Nähe zu den Zentren Mitteleuropas, die Lage als Bindeglied zwischen Südosteuropa und Skandinavien, die Flächenverfügbarkeit, die zukünftige verkehrliche Anbindung und infrastrukturelle Ausstattung sowie das Arbeitskräftereservoir. [44] Ohne die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung durch den Lückenschluss wird das gesamte regionalwirtschaftliche Potenzial des Untersuchungsraums nicht erschließbar sein.

(2) Nachfolgend werden die Landkreise mit ihren Leitbranchen kurz dargestellt. Eine Listung von 15 Gewerbe (GE)- / Industrie- (GI) und Mischgebieten (MI) innerhalb des Untersuchungsgebiets, welche durch Ihre Lage zum geplanten Lückenschluss ihre straßenverkehrliche Erreichbarkeit deutlich verbessern werden und daher ein höheres wirtschaftliches Entwicklungspotenzial besitzen als andere Flächen, werden im Anhang wiedergegeben.

(3) Diese Standorte werden als „**regionalwirtschaftliche Entwicklungspunkte**“ bezeichnet, da sie Potenziale hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, Lage zur A39 (vgl. Abbildung 16 und Abbildung 17), Anbindung an andere Verkehrsträger, vorhandene Branchen und ggf. Branchenschwerpunkte aufweisen und somit von hoher Attraktivität für Unternehmenserweiterungen und -ansiedlungen sind.

(4) Hohes Entwicklungspotenzial weisen zum einen der Logistiksektor, zum anderen die Ernährungswirtschaft auf, welche auch in Wechselwirkung zueinander stehen. Des Weiteren sind aber auch Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes (bspw. Automatisierung, Automotive, Steuerungs-/Messtechnik, Lasertechnik) sowie der Gesundheitsbranche (v.a. in LK Uelzen mit Kranken-, Reha- und Pflegeeinrichtungen) und des Tourismus von Bedeutung.

(5) Im **LK Lüneburg** sind einige bedeutende Unternehmen der Logistik- und Ernährungsbranche ansässig, ergänzt durch Betriebe des verarbeitenden Gewerbes<sup>17</sup>, wie bspw. Hiller Spedition GmbH & Co.KG / Hiller Logistik, Deer-

<sup>17</sup> H.B. Fuller, Sieb & Meyer A, Panasonic Industrial Devices GmbH, UVEX Profas GmbH, New-York Hamburger Gummi Waaren Compagnie AG, Lünell GmbH [KA Log] Bockelmann-Holz GmbH, Raiffeisen-Getreidelagerhaus Lüneburg-Embsen GmbH, Raiffeisen Saatenzentrum GmbH Dahlenburg, Schluckwerder Pralinenfabrik, Dr. Scholze Confiserie, Molda AG [Kompetenzatlas Logistik],

berg Versand GmbH, Pickenpack Europe (TK-Produkte), Hochwald Nahrungsmittelwerke, Johnson Controls Interiors - *Automotive*, Jungheinrich AG - *Automotive / Spezialmaschinen*, Lünell, Cartoflex - *Wellpappe / Verpackungsmittel*.

(6) Es ist erkennbar, dass der LK Lüneburg über ein ausreichendes Maß an Flächen in guter bis sehr guter Lage und Anbindung verfügt, deren Potenzial mit dem Lückenschluss der A39 gesteigert werden wird. Bisher hat sich die relative Nähe zum nördlichen Abschnitt der A39 als sehr positiv für die regionale Wirtschaft und Entwicklungsdynamik herausgestellt. Gut angebundene Gewerbegebiete (bspw. Gewerbepark Bardowick / Wittorfer Heide, vgl. Tabelle 14) weisen bereits jetzt eine hohe Auslastung auf. [49]

(7) Im **LK Uelzen** sind v. a. Unternehmen der Lebensmittel- und Nahrungsmittelbranche tlw. auch anderer Produktionsbranchen<sup>18</sup> bedeutsam. Zu nennen sind bspw. die Spedition J. Kobernuss (Nahrungsmitteltransport), Nordzucker AG, Uelzena-Gruppe, Nestlé Deutschland AG, Bohlsener Mühle oder die Pfeiffer Holz GmbH. Des Weiteren ist der LK Uelzen ein bedeutender Tourismusstandort und Standort für die Gesundheitsbranche (Kranken-, Reha- und Pflegeeinrichtungen).

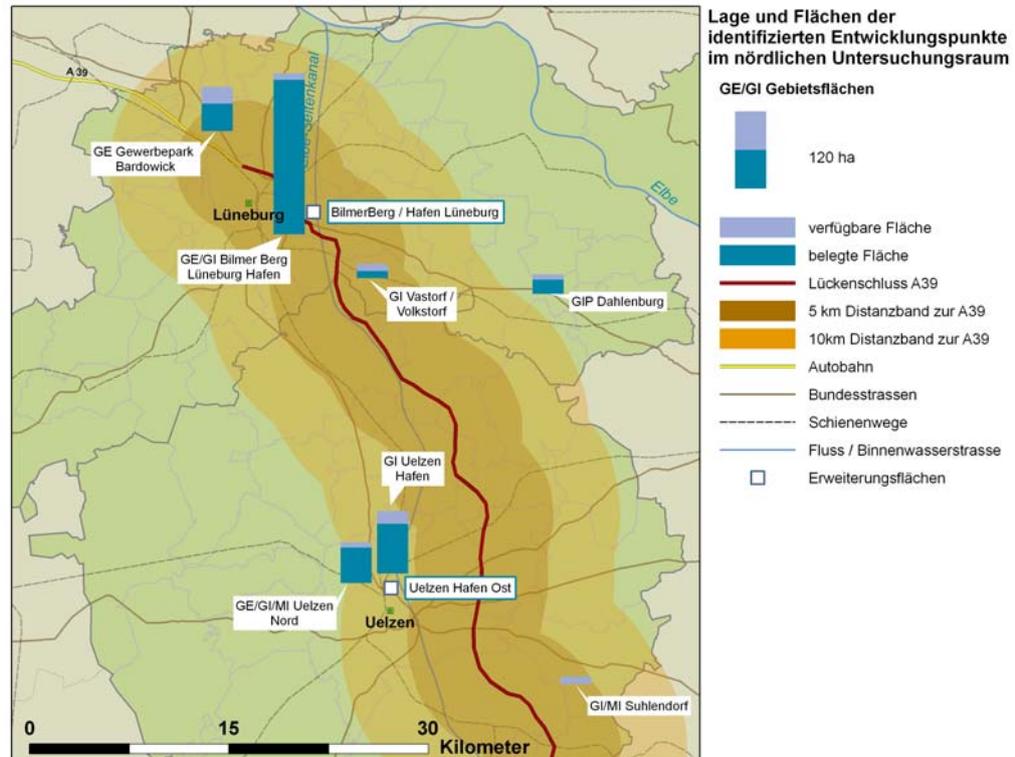
(8) Geplant sind zu den im Anhang genannten Entwicklungspunkten **Gewerbegebietsausweisungen**, auch für logistische Dienstleistungen, im Zuge des Lückenschlusses der A39 in Nähe der AS Uelzen Nord und Uelzen Ost. [44] Vor allem der Hafen Uelzen (vgl. Kapitel 5.3) wird als trimodaler Standort durch den Lückenschluss deutlich an Attraktivität hinzugewinnen. Jedoch ist das derzeit begrenzte Flächenreservoir an GI-Flächen v.a. für die Logistikbranche auch potenzialhemmend.

---

UVEX SAFETY Gloves GmbH & Co. KG - *Kunststoffverarbeitung*, Nordson Engineering - *Maschinenbau*, DeVauGe Gesundkostwerk, Impreglon AG - *Oberflächenbeschichtung*, KR Coatings GmbH - *Oberflächenbeschichtung*, Clage GmbH - *Elektronik*

<sup>18</sup> Metronom Eisenbahngesellschaft mbH, Heilmann AG, Pfeiffer Holz GmbH und Bien Holz GmbH [50]

Abbildung 16: Kartierung der identifizierten regionalen Entwicklungspunkte im nördlichen Untersuchungsraum



Quelle: ProgTrans AG - Eigene Darstellung nach Auskunft diverser Fachstellen

(9) Im **LK Gifhorn** sind regional bedeutsame Unternehmen der Ernährungsbranche, der Automobilbranche und im verarbeitenden Gewerbe<sup>19</sup> ansässig. Dies sind z. B. Butting GmbH & Co. KG, Bertrandt AG, Wilhelm Hoyer KG, Emsland Stärke GmbH, Lorenz-Bahlsen Snack World GmbH & Co. KG Germany, Hankensbütteler Kunststoffverarbeitung GmbH & Co. KG sowie mehrere Speditionen. Zudem werden hier 41 Biogasanlagen betrieben. [55]

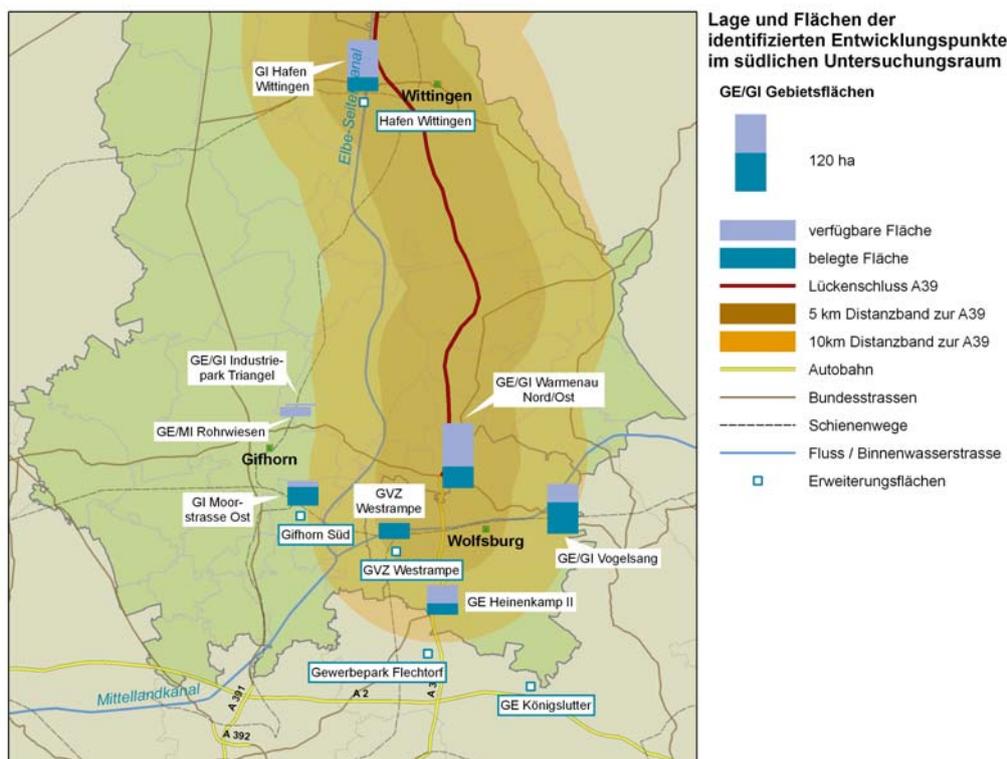
(10) Die Standortstrategie des LK Gifhorn besteht darin, dass insbesondere vorhandene Gewerbe-/ Industriestandorte belegt und / oder erweitert werden. Eine branchenspezifische Clusterstrategie ist nicht vorhanden. Ziel ist es eine ausgewogene Entwicklung zu ermöglichen, die sukzessive erfolgt. [48]

<sup>19</sup> Auto Siegl Pkw Spezialtransporte, OHU – Osthannoversche Umschlagsgesellschaft, LEVG Hankensbüttel, KOG – Kraftverkehr Osthannover GmbH, Spedition Schulze, Spedition Hacke, Spedition Meyer, Wilhelm Hoyer KG, Deutsche Asphalt GmbH, Erich Scheerer GmbH, raiwa eG Wiesensee GmbH & Co. KG, NEEF + STUMME premium printing GmbH & Co. KG, Privatbrauerei Wittingen GmbH, Thyssen Krupp GfT Gleistechnik GmbH

(11) Der Standort **Wolfsburg** ist Teil des europaweit größten Automobil-Cluster, welches eine Vielzahl von Unternehmen des Automobilsektors im Bereich Produktion, Produktionszulieferung, Engineering und Logistikdienstleistungen beinhaltet. Das mit Abstand bedeutendste Unternehmen ist die Volkswagen AG (Konzernzentrale), die in Wolfsburg Produktions- und Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten sowie andere wichtige Fachabteilungen betreibt.

(12) Im Lückenschluss der A39 werden auch für den Standort Wolfsburg positive Potenziale gesehen, da die verbesserte Erreichbarkeit des Automobilclusters für Arbeitnehmer in Produktion und Entwicklung und im Gütertransport die Wirtschaftsbeziehung mit dem Hamburger Hafen stärkt. Grundsätzlich wird zudem die Verkehrsentlastung der A7 für das produzierende und besonders transportintensive Gewerbe sehr positiv bewertet. [54]

Abbildung 17: Kartierung der identifizierten regionalen Entwicklungspunkte im südlichen Untersuchungsraum



Quelle: ProgTrans AG - Eigene Darstellung nach Auskunft diverser Fachstellen

(13) Die Attraktivität folgender Erweiterungsflächen im Untersuchungsraum steht in enger Verbindung mit der A39:

- Bilmer Berg / Hafen Lüneburg
- Hafen Uelzen - Erweiterung Ost (ca. 100 ha)
- Hafen Wittingen
- GVZ Westrampe (10 ha)
- Unternehmenspark Gifhorn Süd

Südlich und außerhalb des Untersuchungsraums sind es:

- GE Flechtorf: Bauabschnitt III in Planung (insgesamt dann ca. 40 ha)
- A2 bei Königslutter a. E. südlich von Wolfsburg: Planung eines interkommunalen Gewerbegebiets mit ca. 225 ha. [54]

(14) Insgesamt verfügen die 15 identifizierten Entwicklungspunkte (vgl. Abbildung 16 und Abbildung 17, Anhang) über eine Gesamtfläche von rund 930 ha. Von diesen sind derzeit ca. 2/3 belegt, d.h. noch rund 300 ha verfügbare Fläche, vor allem im südlichen Bereich. Dies sind insbesondere die trimodalen **Hafenstandorte Lüneburg, Uelzen und Wittingen** sowie die **Standorte Warmenau und Heinenkamp**.

(15) Ein Vergleich der Mietpreise von Industrie und GE- / GI- und Mischgebieten in anderen niedersächsischen Regionen ist an dieser Stelle nicht möglich, da die Preise der meisten außerhalb liegenden Gebietsausweisungen dieser Art nicht öffentlich zugänglich sind. Es zeigt sich daher nur vereinzelt, dass Gebiete mit vergleichsweise guter Autobahnanbindung in oberzentraler Gebietsnähe Flächenpreise von teilweise  $>50\text{€} / \text{m}^2$  aufweisen, welche deutlich höher sind als die der verfügbaren Flächen in Nähe der geplanten A39, welche im Mittel ca. 30€ betragen. Dies ist einmal mehr Indiz dafür, dass der Faktor „Erreichbarkeit“ (überregionale Straßen) für GE und GI Gebiete eine sehr bedeutende Rolle spielt.

### **Positive Wirkungen im Tourismussektor**

(16) Wie bereits in Kapitel 5.1 erwähnt, spielt auch der Tourismus für die Gesamtregion östlich der „Lüneburger Heide“ eine wichtige Rolle für die Regionalwirtschaft. Bedeutende touristische Destinationen und Regionen im Untersuchungsgebiet sind die Stadt und Landkreis Gifhorn, Stadt Lüneburg, die Kurorte Bad Bevensen und Bad Bodenteich, Bienenbüttel, die Stadt Uelzen, die Region Ebstorf sowie das Suderburger Land. [47]

(17) Eine überschlägige Berechnung von Übernachtungszahlen in niedersächsischen Kurorten / Heilbädern in Abhängigkeit zur nächstgelegenen Autobahn zwischen den Jahren 2000 und 2012 zeigt, dass die Übernachtungen in Kurorten in geringer Entfernung zu Autobahnanschlüssen (<5km) signifikant angestiegen sind. Übernachtungen in Orten in weiterer Entfernung konnten nicht hinzugewinnen bzw. haben abgenommen. Sicherlich ist die Erreichbarkeit einer Tourismusregion über die Autobahn nicht der prioritäre Entwicklungs- bzw. Wachstumsfaktor – die Berechnung zeigt jedoch auch, dass dieser nicht vernachlässigt werden sollte. Anzumerken bleibt, dass eine zu geringe Entfernung einer touristischen Destination zur Autobahn negative Nachfrageauswirkungen durch Lärmemissionen und Landschaftszerschneidung aufweisen kann.

### 5.3 Wirkungen anderer Verkehrsträger und infrastruktureller Maßnahmen

#### Ausbau des „Elbe-Seitenkanals“ und regionalwirtschaftliche Potenziale der Häfen

(1) Der Elbe-Seiten-Kanal (ESK) (vgl. Abbildung 3) ist eine künstlich angelegte Wasserstraße der Klasse Vb<sup>20</sup> und verbindet die Elbe mit dem Mittel-landkanal. Der ESK wird von 60 Brücken mit einer Durchfahrtshöhe von 5,25m gekreuzt, welche für den 2-lagigen Containertransport geeignet sind. Die Schleusen Uelzen I und Uelzen II sind hindernisfrei passierbar. Das Schiffshebewerk in Lüneburg mit einer Nutzlänge von 100m stellt jedoch einen Engpass für Schubverbände und GMS dar. „Durch den Bau eines neuen Abstiegsbauwerks in Scharnebeck würde die durchgängige Passage von Schubverbänden sowie die Durchfahrt von Großmotorgüterschiffen (GMS) auf dem ESK ermöglicht werden.“

(2) Der ESK hat eine bedeutende Funktion im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens, der die überwiegende Quelle oder Senke für Güterverkehre ist. Mehr als 90 % der Verkehre auf dem ESK sind derzeit Durchgangsverkehre. Unter Berücksichtigung der Situation in den ESK-Häfen und des Ausbaus des ESK in Scharnebeck kann das Potenzial von Gebietsverkehren jedoch durchaus gesteigert werden.

<sup>20</sup>

Zugelassene Schiffsgrößen:

Schubverbände: Länge 185 m, Breite 11,40 m, Tiefgang 2,50 m, Tragfähigkeit 3.500 t

Großmotorgüterschiffe (GMS) Länge 110m, Breite 11,40m, Tiefgang 2,80 m, Tragfähigkeit 2.100 t

(3) Der Gebietsverkehr, welcher den Verkehr mit Ursprung oder Ziel in einem der drei Binnenhäfen des ESK im Untersuchungsraum (Hafen Lüneburg, Hafen Uelzen, Hafen Wittingen) abbildet, spielt mit einem Anteil von unter 10 % in einer Betrachtung des Gesamtgüteraufkommens auf dem ESK bislang eine vergleichsweise geringe Rolle. Dennoch sind die Häfen unter regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten von hoher Bedeutung, dies vor allem zukünftig im Zuge des Ausbaus des ESK in Scharnebeck.

(4) Der **Hafen Lüneburg** hat derzeit ein Umschlagsaufkommen von ca. 165.000 t (2012). Es gibt Bestrebungen zur Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen in den bestehenden oder ggf. zukünftigen Gewerbegebieten Bilmer Berg I-IV, Theodor-Körner-Kaserne, Flugplatz. In der geplanten Verstärkung der logistischen Ausrichtung der Hafengesellschaft (Hafen Lüneburg GmbH) und der Flächenvermarktung an umschlagsaffine Unternehmen wird ein erhöhtes Potenzial gesehen. Die Verdopplung des heutigen Potenzials wird mittelfristig durch Gewinnung von Neukunden und durch Mengen aus anderen angrenzenden Gewerbegebieten als wahrscheinlich angesehen. Der Lückenschluss der A39 wird u.a. als Impulsgeber für Ansiedlung weiterer Unternehmen gesehen.

(5) Der **Hafen Uelzen** weist mit ca. 220.000 t einen größeren wasserseitigen Umschlag auf, dessen Umschlagspotenzial auf bis zu 360.000 t v.a. im landwirtschaftlichen Güterumschlag als hoch eingeschätzt wird. Potenziale werden auf den (geringen) Reserveflächen im bestehenden Hafengebiet und vor allem auf den in Planung befindlichen Hafenerweiterungsflächen (östlich, ca. 100ha) gesehen. Zukünftige Ansiedlungen von Unternehmen auf der Erweiterungsfläche werden maßgeblich vom Bau der A39 abhängen.

(6) Der **Hafen Wittingen** hat mit rund 230.000 t einen ähnlich hohen Güterumschlag, v.a. im Güterbereich Heizöl, Zellulose, Holz, Düngemittel und Getreide. Zusätzliche Impulse im Zusammenhang mit Heizöl und Dieselkraftstoffen und dem Bau eines Autohofes an der A39 wird mittelfristig- bis langfristig erwartet. Im Gegensatz zu den zuvor genannten Häfen wird das Umschlagspotenzial des bestehenden Hafens Wittingen als gering eingeschätzt (275.000 t). Dennoch wird diesem ein hohes Potenzial, v.a. aufgrund zusätzlicher Ansiedlungen im Zuge einer geplanten südlichen Hafenerweiterung mit 44 ha und durch weitere Impulse nach dem Bau der A39 ausgesprochen. [55]

(7) Es ist eindeutig ersichtlich, dass die Umschlagmengen in den Häfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen im Zuge des Ausbaus des Elbe-Seitenkanals deutlich ansteigen, entsprechend derer auch den Hafenerweiterungen gute Entwicklungschancen eingeräumt werden. In diesem Zusammenhang wird

aber auch deutlich, dass wesentliche Impulse, die zu hafenauffinen Gewerbeansiedlungen auf den bereits bestehenden oder geplanten Hafentflächen führen sollen, vom Bau der A39 abhängen.

(8) Des Weiteren stellt das GVZ Westrampe im **Hafen** Wolfsburg - Fallersleben als trimodaler Standort am Mittellandkanal einen weiteren regionalen Entwicklungspunkt mit zusätzlichem Wirtschafts- und Wachstumspotenzial dar, wenngleich dieser Standort in starkem Maße vom Volkswagenkonzern genutzt wird.

### **Ausbau der „Amerikalinie“ und Aufkommenswachstum der Häfen**

(9) Eine wichtige überregionale West-Ost Schienenverbindung der Region stellt die sogenannte „Amerikalinie“ dar, die von Berlin über Stendal, Salzwedel und Uelzen nach Bremen / Bremerhaven führt und seit Anfang dieses Jahrhunderts wieder in Betrieb ist. Nicht zuletzt diese Bahnstrecke, die bereits ab Ende des 19. Jahrhunderts (1875) in Betrieb genommen wurde, machte Uelzen zum damals bedeutendsten Bahnknoten in der Region. Dennoch verlor die Amerikalinie nach dem II. Weltkrieg stetig an Bedeutung, dies bis zur völligen Einstellung des Personen- (1975) und Güterverkehrs (1990).

(10) Die Reaktivierung (Uelzen-Stendal) der eingleisigen Strecke im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE3) erfolgte für den Personenverkehr wieder ab 1999. Der Güterverkehr wurde ein Jahr später wieder aufgenommen was zur Entlastung der Nord-Süd Güterverkehre beitrug. Diese Wiederbelebung erzeugte auf Seiten der Anwohner jedoch auch einigen Unmut, da sich diese tlw. sehr nah an der Strecke niedergelassen hatten. Der zweigleisige Ausbau, vornehmlich für den Güterverkehr getätigt, wird vor allem zwischen Uelzen und Stendal weiter vorangetrieben (zweigleisig Salzwedel-Hohenwulsch bis 2015). Bspw. erfolgte der Ausbau des „Veersser Bogens“ bei Uelzen für die Verbesserung der Seehafenhinterlandverkehre für die Häfen Bremen und Wilhelmshafen, teilweise auch Hamburg. [34]

(11) Während die Teilstrecke zwischen Uelzen und Stendal im letzten BVWP 2003 als vordringlich eingestuft wurde und der Ausbau weiterverfolgt wird, fiel bei der Überprüfung des BVWP im Jahr 2010 das Nutzen-Kosten Verhältnis des Teilstücks der Amerikalinie Uelzen – Langwedel unter 1, so dass der Ausbau dieses Streckenabschnitts zumindest kurzfristig nicht weiterverfolgt werden wird. Die Verkehrsprognosen des Bundes legen jedoch nahe, dass der Ausbau der kompletten Amerikalinie vom JadeWeserPort in Wilhelmshafen bis nach Stendal (bzw. nach Berlin) für den Güterverkehr im Hafenhinterlandverkehr zweigleisig erfolgen sollte. [63]

(12) Derzeit verkehren auf der Amerikalinie 60 – 80 Züge / Tag. Nach dem zweigleisigen Ausbau sollen zusätzlich ca. 10 Züge pro Fahrtrichtung und Tag, d.h. insgesamt 100 Züge pro Tag auf der Strecke fahren. Kapazitiv sind zwar bis zu 160 Züge (davon 120 Güterzüge) möglich, dies jedoch erst nach dem vollständigen Ausbau der Gesamtstrecke. [35]

(13) Laut der aktuellen Seeverkehrsprognose des BMVBS aus dem Jahr 2013 wird das Umschlagsvolumen deutscher Seehäfen zwischen 2010 und 2030 um 74 % oder um durchschnittlich 2,8 % p.a. zunehmen. Dabei wächst die Umschlagsmenge der deutschen Nordseehäfen mit durchschnittlich 3,0 % p.a. stärker als die der Ostseehäfen. Insbesondere wachsen die Häfen mit starkem räumlichem Bezug zur Untersuchungsregion. Dies sind die großen deutschen Nordseehäfen Hamburg (Ø 3,2 % p.a.), Bremerhaven (Ø 3,2 % p.a.) und Wilhelmshaven (Ø 3,3 % p.a.) sowie die großen Ostseehäfen Puttgarden (Ø 4,9 % p.a.), Wismar (Ø 2,8 % p.a.) und Lübeck (Ø 2,3 % p.a.) Die Zunahme des Containerverkehrs zeigt für die Nordseehäfen mit Ø 4,3 % p.a. ein ähnliches Bild.

Tabelle 9: Entwicklung deutscher Seehäfen (Auszug)

Hafen	Umschlag (Mio. t)			Container (Mio. TEU)		
	2010	2030	Ø % p.a.	2010	2030	Ø % p.a.
<b>Nordsee davon</b>	<b>216,3</b>	<b>389,3</b>	<b>3,0</b>	<b>12,8</b>	<b>29,8</b>	<b>4,3</b>
Hamburg	104,5	194,6	3,2	7,9	16,4	3,7
Bremerhaven	45,9	87,8	3,3	4,9	9,9	3,6
Wilhelmshaven	24,7	47,6	3,3	-	3,4	-
Bremen	13,2	16,1	1,0	0	0	2,5
<b>Ostsee davon</b>	<b>52,6</b>	<b>78,5</b>	<b>2,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>2,6</b>
Lübeck	17,9	28,0	2,3	0,2	0,3	2,6
Puttgarden	4,0	10,5	4,9	-	-	-
Wismar	3,5	6,0	2,8	-	-	-

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [57]

(14) Der Kreuzungspunkt der Amerikalinie mit dem auf dem Nord-Süd Korridor (Hamburg - Lüneburg – Uelzen - Celle / Gifhorn – Braunschweig) verlaufenden Schienengüterverkehr in Uelzen ist ein Standort mit hohem Wachstumspotenzial im Hinterlandverkehr, nicht zuletzt hinsichtlich des Aufkommens- und Umschlagswachstums in den o.g. Nord- und Ostseehäfen. Verstärkt werden wird dies durch die vorhandene Trimodalität der Hafenstandort-

te, v.a. des Uelzener Hafens, welche durch die verbesserte straßenseitige Anbindung an die A39 deutlich an Attraktivität gewinnen werden.

#### 5.4 Abschließende Einschätzung regionalökonomischer Wirkungen und Potenziale durch den Lückenschluss der A39

(1) In der Gesamtbetrachtung der derzeitigen Situation und der zukünftigen Entwicklung wird deutlich, dass die Lage des Untersuchungsraums und dessen (zukünftige) verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung ein hohes Potenzial als Wohnstandort, aber auch als Wirtschaftsstandort für produktions- und warenaumschlagspezifische (sowie vor- und nachgelagerter logistischer Wertschöpfung) Aktivitäten besitzt:

- Die Flächenverfügbarkeit, günstige Mietpreise, die bessere straßenseitige Erreichbarkeit, die Bi- bzw. Trimodalität von Standorten und die damit einhergehende Verbesserung der Standortvoraussetzungen entlang des Lückenschlusses verbessern und erweitern die unternehmerischen Produktions- und Absatzvoraussetzungen signifikant. In diesem Zusammenhang ist eine gute straßenseitige Anbindung der Standorte ein elementarer unternehmerischer Standortfaktor, der **ansässige Unternehmen im Wettbewerb stärkt und neue Unternehmen anzieht**.
- Das o.g. Umschlags- und Aufkommenswachstum der Nord- und Ostseehäfen hat eine Zunahme des Hafenhinterlandverkehrs zur Folge. Aufgrund eines verstärkten Containeraufkommens aus Asien mit Zielgebieten in Mittel- / Südosteuropa wird die Routenwahl über die A39 zunehmend attraktiv, auch begünstigt durch die steigende Belastung der A7. Damit steigt auch das Potenzial regionalwirtschaftlicher Wertschöpfung (Integration von Produktion – Distribution – Veredelung) im Untersuchungsraum.
- Der Kreuzungspunkt der Amerikalinie mit dem auf dem Nord-Süd Korridor verlaufenden Schienengüterverkehr in Uelzen ist ein Standort mit hohem Wachstumspotenzial. Verstärkt werden wird dies durch die vorhandene Trimodalität der Hafenstandorte, welche durch die verbesserte straßenseitige Anbindung an die A39 deutlich an Attraktivität gewinnen werden.
- Insgesamt zeigen die 15 identifizierten Entwicklungspunkte unter Berücksichtigung der genannten Erweiterungsflächen auf, dass für Unternehmensneuan siedlungen und –erweiterungen in Zukunft ein ausrei-

chend großes Flächenreservoir mit guter bis sehr guter Erreichbarkeit und Branchensynergiepotenzialen (Logistik, Ernährung-/Nahrungsmittel, Automotive / verarbeitendes Gewerbe) zur Verfügung stehen wird. Insbesondere die trimodalen **Hafenstandorte Lüneburg, Uelzen und Wittingen** sowie die **Standorte Warmenau und Heinenkamp** werden durch den Lückenschluss deutlich profitieren.

## 5.5 Vergleichende Abschätzung der Wirkungen eines 4-spurigen Ausbaus der B4

(1) In der landesplanerischen Feststellung zum „Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die Bundesautobahn A39 Wolfsburg – Lüneburg und den niedersächsischen Teil der Bundesstraße B190n“, welches bis zum Jahr 2007 durchgeführt wurde, ist ein Ausbau / Erüchtigung der Bundesstraße 4 zwischen Lüneburg und südlich Uelzen inkl. Ortsumgehungen als Ersatzmaßnahme betrachtet worden. Der Ausbau der B4 zwischen Uelzen und Gifhorn ist als entsprechende Variante im Variantenvergleich aufgenommen und weiter untersucht worden, welche sich aber schlussendlich nicht als Teil der Vorzugsvariante herausstellte. [33]

(2) Es zeigt sich, dass für den nördlichen Teil zwischen Lüneburg und Uelzen eine parallele Linienführung entlang der Bundesstraße B4 aus umweltfachlicher Sicht **keine größeren konfliktärmeren Bereiche** ausgewiesen werden können. Mit den dicht aneinander gereihten Ortslagen (Deutsch Evern, Melbeck, Bienenbüttel, Barum, Kirchweyhe, Uelzen, Halligdorf etc.) und der engen Verzahnung mit dem FFH-Gebiet „Ilmenau und Nebenbäche“ sowie anderen Schutzgebieten (z.B. Naturschutzgebiete, gesetzliche und natürliche Überschwemmungsgebiete, Vorranggebiete Natur und Landschaft) besitzt das Gebiet eine hohe Konfliktdichte, so dass der Ausbau unter erheblicher Beeinträchtigung von Mensch und Natur möglich ist. [33, 61] Zusätzlich wurde herausgestellt, dass ein Ausbau der B4 als A39-Variante aufgrund vieler Ortsdurchfahrten (Melbeck, Jelmsdorf, Bienenbüttel etc.) hinsichtlich des Schutzgutes Mensch nicht realisierbar ist. Daher müsste diese A39 Variante auf langer Strecke neu und abseits der vorhandenen B4 zu trassieren sein, was dem Bündelungsgedanken widerspricht. So weisen Gebiete östlich des ESK größere, zusammenhängende und konfliktärmere Bereiche auf, die zu einem Planungskorridor der UVS Stufe II zusammengeführt werden konnten. [61]

(3) Diese naturschutzfachlichen, städtebaulichen und straßenplanerischen Gründe waren letztendlich ausschlaggebend, dass der gesamte Ausbau der **B4 zwischen Lüneburg und Gifhorn** (Wolfsburg) im Vergleich zur Vorzugsvariante **nicht weiter verfolgt** wurde. [37]

(4) Im Vergleich der beiden überörtlichen Straßen (A39 und B4) zeigt sich, dass ein 4-spuriger Ausbau neben den oben genannten negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt in vielen Siedlungsbereichen noch weitere Nachteile besitzt. Unter der hypothetischen Annahme, dass der 4-spurige Ausbau der B 4 auf der derzeit vorhandenen Trasse realisiert werden würde (d.h. ohne OU, AS Lüneburg Nord – AS Wolfsburg Weyhausen (A391)) beträgt die Gesamtlänge der Parallelstrecke zur A39 116 km.<sup>21</sup> Zum Vergleich: die Länge der A39 beträgt nach derzeitigem Planungsstand 105 km. Somit ist, unter der Annahme einer geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit auf zweispurig ausgebauten Bundesstraßen (72 km/h) außerorts als auf Autobahnen (90 km/h), davon auszugehen, dass die Fahrzeiteinsparung auf der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ca. 25 Minuten beträgt.

*Tabelle 10: Fahrzeitenvergleich zwischen A39 Lüneburg (AS Lüneburg Nord) und A39 Wolfsburg (AS Weyhausen)*

Strecke	AS Lüneburg Nord – AS Wolfsburg Weyhausen	
	Entfernung in km	Fahrtzeit in h / m
B4 / L270	116 km	1h 35m
A39	105 km	1h 10m

*Anmerkung: Strecken-/Fahrzeitberechnung B4 /B188; Durchschnittsgeschwindigkeit Autobahnen 90 km/h*

*Quelle: ProgTrans, googlemaps.com*

(5) Hinsichtlich des Vergleichs der Verkehrssicherheit von Straßen unterschiedlicher Kategorie zeigt sich, dass außerörtliche Bundesstraßen deutlich höhere Unfallraten mit Personenschaden als auch Getötetenraten je Fahrzeugkilometer (Fz.km) aufweisen. Dies zeigt, dass ein Ausbau der Bundesstraße B4 im Vergleich zum Lückenschluss der A39 deutlich negativere Auswirkungen auf die Sicherheit im regionalen bzw. überregionalen Straßenverkehr haben würde.

<sup>21</sup> Streckenberechnung über googlemaps.com

Tabelle 11: Raten der Unfälle mit Personenschäden / Getötetenrate nach Strassenkategorie (Unfälle/Getötete je Mio. Fz.km) im Jahr 2010

Straßenkategorie	Raten der Unfälle mit Personenschaden	Getötetenrate
	[Unfälle / Mio. Fz.km]	[Getötete / Mrd. Fz.km]
Bundesautobahnen	0,09	2,0
Bundestrassen außerorts	0,22	7,7

Anmerkung: Auszug

Quelle: BAST: Verkehrs- und Unfalldaten – Kurzzusammenstellung der Entwicklung in Deutschland [40]

(6) Hinsichtlich der Emissionskosten im Straßenverkehr wird deutlich, dass vor allem im Pkw-Verkehr zwischen der Bundesstraße außerorts (interurban) und der Bundesautobahn, je nach Emissionsklasse der Fahrzeuge, kaum Unterschiede festgestellt werden können. Lediglich im Schwerverkehr sind die Kostenunterschiede, gemessen in €-Ct./Fz.km, spürbar. Demzufolge werden grundsätzlich die Kosten von Luftschadstoffemissionen bei einer starken Zunahmen des Schwerverkehrs (vgl. Tabelle 8) im Falle des Lückenschluss niedriger sein als für die ausgebaute B4.

Tabelle 12: Kosten für Emissionen von Luftschadstoffen für EURO4 Fahrzeuge in Deutschland im Jahr 2000

	Hubraum / zGG	Außerorts	Autobahnen
Pkw (Benzin)	<1,4L	0,1	0,1
	1,4 – 2L	0,1	0,1
Lkw	7,5 – 16t	3,5	3,3
	16 – 32t	2,2	2,0

Anmerkung: Hubraum in L (Liter), zGG: zulässiges Gesamtgewicht in t (Tonnen), Auszug; Preisbasis 2000, in €-Ct./Fz.km

Quelle: CE Delft: Handbook of external costs in the transport sector. [41]

(7) Unter Berücksichtigung der Kosten eines Ausbaus der B4 ist davon auszugehen, dass dieser dann realisiert werden kann, wenn gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt minimiert bzw. reduziert werden. Dies hat aber zur Folge, dass bspw. im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg

und Uelzen auf ca. 50 % der Strecke (ROV 2007) vom Trassenverlauf der B4 abgewichen werden muss, was die Kosten deutlich steigern würde.

## Anhang

Tabelle 13: Handwerksbetriebe zum 30.06.2013 im A 39-Planungsraum laut Handwerksrolle der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade

	LK Lüneburg	LK Uelzen	LK Gifhorn	Stadt Wolfsburg	Gesamt
Bauhauptgewerbe, Ausbaugewerbe	1.065	501	799	294	2.659
Handwerke für den gewerblichen Bedarf	228	96	113	64	501
Kraftfahrzeuggewerbe	132	76	107	48	363
Lebensmittelhandwerke	53	40	49	27	169
Gesundheitsgewerbe	57	39	43	42	181
Persönliche Dienstleistungen	473	223	386	274	1.356
<b>Gesamt</b>	<b>2.008</b>	<b>975</b>	<b>1.497</b>	<b>749</b>	<b>5.229</b>

Quelle: Handwerkskammer Braunschweig – Lüneburg – Stade

Tabelle 14: Lüneburg – Bardowick

GE Gewerbepark Bardowick – Wittorfer Heide	
Gemeinde	Bardowick, Wittorf
Lage	Nördlich Lüneburg
Flächen / -verfügbarkeit	66 ha / sofort: 6 ha / künftig: 20 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: vorhanden Schiene: n.v. Straße: über die B4 in 4 km zur A39 Pkw Fahrtzeit Hamburg Zentrum 40 Min. Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	ca. 4 km
Branchen (-schwerpunkt)	Metallbearbeitung, Versand / Logistik, EDV, Handwerk, Feinmechanik
Preis (€/m <sup>2</sup> )	ca. 35 €

Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wachsender Standort mit besonderer Entwicklungsdynamik</li> <li>- Keine Nutzungskonflikte zu erwarten</li> <li>- Interessanter Standort für Betriebe mit regionalem Wirkungsradius</li> <li>- Strategisch günstige Lage zwischen HH und Lüneburg</li> <li>- Keine besondere Bedeutung für Leitbranchen der Metropolregion Hamburg erkennbar, sind auch keine weiteren Nutzungskonkurrenzen zu erwarten</li> </ul>
-----------	--

Quelle: GEFEK, KomSIS, ProgTrans, Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg

Tabelle 15: Lüneburg - Hafen Bilmer / Berg

GI/GE Hafen / Bilmer Berg	
Gemeinde	Lüneburg
Lage	Lüneburg Ost
Flächen / -verfügbarkeit	250 ha / sofort: 10ha / zukünftig verfügbare Fläche in Abhängigkeit der Planfeststellung der A39
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: vorhanden Schiene: vorhanden (Osthannoversche Eisenbahn AG OHE) Straße: B4 / B209 / B216 in 2 km zur A39 Binnenwasserstraße: vorhanden-
Entfernung A39 (geplant)	Direkte Anbindung
Branchen (-schwerpunkt)	Logistik, Maschinenbau/Metallbearbeitung, Meß-/ Steuerungstechnik, Chemie/Kunststoffverarbeitung, Verpackungsmittel, Mischwerk, Landwirtschaftliche Erzeugnisse
Preis (€/m2)	ab 46 €
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trimodaler Standort</li> <li>- Relative Nähe zur DB Hauptstrecke Hamburg-Hannover</li> <li>- Gewachsener Standort mit Entwicklungsdynamik</li> <li>- Keine Nutzungskonflikte mit Wohnnutzung zu er-</li> </ul>

	<p>warten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Große internationale Unternehmensansiedlungen aufgrund Nähe und Ausweichstandort für Hamburg</li> <li>- Keine weiteren Nutzungskonkurrenzen zu erwarten</li> </ul>
--	---

Quelle: GEFEK, KomSIS, ProgTrans, Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg, HTC

Tabelle 16: Lüneburg – Vastorf / Volkstorf

GI Vastorf / Volkstorf	
Gemeinde	Vastorf (SG Ostheide)
Lage	7 km östlich Lüneburg
Flächen / -verfügbarkeit	22 ha / sofort 5 ha / zukünftig weitere 6 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v. Schiene: n.v. Straße: über B216 in 7 km auf B4 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	ca. 6 km
Branchen (-schwerpunkt)	Fahrzeugbau, Kies- / Betonsteinwerk, Ing.- Dienstleistungen
Preis (€/m <sup>2</sup> )	23 €
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Nutzungskonflikte mit Wohnnutzung zu erwarten</li> <li>- Ausweichstandort für Lüneburg mit regionalem Wirkungsradius</li> </ul>

Quelle: GEFEK, KomSIS, ProgTrans, Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg

Tabelle 17: Lüneburg – Dahlenburg

Gewerbe- und Industriepark (GIP) Dahlenburg	
Gemeinde	Dahlenburg
Lage	21 km östlich von Lüneburg
Flächen / -verfügbarkeit	30 ha / sofort 8 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v.. Schiene: n.v.

	Straße: über B216 in 21 km zur B4/B209 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	ca. 20 km
Branchen (-schwerpunkt)	Cluster Nahrungsmittelindustrie / Ernährungswirtschaft („Food Processing Park FPP), Handwerk, Baugewerbe, Biogas
Preis (€/m2)	ab 25 €
Sonstiges	- GE / GI unter Gesichtspunkt A39 von Interesse, da Schwerpunkt / Cluster Ernährungswirtschaft (MOLDA AG) unter Berücksichtigung der zukünftigen A39 AS Altenmedingen

Quelle: GEFEK, KomSIS, ProgTrans, [www.gip-dahlenburg.de](http://www.gip-dahlenburg.de), Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg

Tabelle 18: Uelzen – Hafen

GI Hafen Uelzen	
Gemeinde	Uelzen
Lage	3 km nördlich des Stadtgebiets Uelzen
Flächen / -verfügbarkeit	97 ha / sofort 20 ha / zukünftig 100 ha (Hafenerweiterung Ost)
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v., aber möglich Schiene: vorhanden Straße: über K3 in 1km zur B4 und in 2km zur B191 / B493 / B71 Binnenwasserstraße: ESK
Entfernung A39 (geplant)	4 km
Branchen (-schwerpunkt)	Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Getreide, Futtermittel), Nahrungsmittel, Düngemittel, Brennstoffe (Kohle/Koks), Baustoffe/Erden, Mischwerk, Holzverarbeitung
Preis (€/m2)	30 – 35 €
Sonstiges	- <b>Trimodaler Standort</b> - Relative Nähe zur DB Hauptstrecke Hamburg-Hannover - Weitestgehend bebautes Industriegebiet

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilflächen direkt am ESK Hafenbecken</li> <li>- Ansiedlungspotenzial auf geplanten Hafenerweiterungsflächen Ost maßgeblich von A39 abhängig</li> </ul>
--	--

Quelle: GEFEK, KomSIS, ProgTrans, HTC

Tabelle 19: Uelzen – Nord

GE / GI / MI Uelzen Nord	
Gemeinde	Uelzen
Lage	2 km nördlich des Stadtgebiets Uelzen
Flächen / -verfügbarkeit	63 ha / sofort: 8 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: vorhanden Schiene: n.v. Straße: B4, in 2 km zur B191 / B493 /B71 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	6 km
Branchen (-schwerpunkt)	Autohandel, Bauunternehmen, Baustoffhandel, Einzelhandel, Lebensmittelproduktion, Landtechnikhandel
Preis (€/m <sup>2</sup> )	ab 23 €
Sonstiges	- Weitestgehend bebaut, kein weiterer Einzelhandel erwünscht

Quelle: GEFEK, KomSIS, ProgTrans

Tabelle 20: Uelzen – Suhlendorf

GE / MI Suhlendorf	
Gemeinde	Rosche
Lage	15 km östlich von Uelzen
Flächen / -verfügbarkeit	12 ha / sofort: 12 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: vorhanden Schiene: n.v. Straße: B71, in 14 km zur B4 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	10 km

Branchen (-schwerpunkt)	n.v.
Preis (€/m <sup>2</sup> )	ca. 13 €
Sonstiges	- un bebaut

Quelle: GEFEK, KomSIS, ProgTrans

Tabelle 21: Gifhorn – Hafen Wittingen

GI Hafen Wittingen	
Gemeinde	Stadt Wittingen
Lage	5 km westlich der Stadt Wittingen
Flächen / -verfügbarkeit	80 ha / sofort: 11 ha / später: 47 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v., aber möglich Schiene: vorhanden (Mühlenbahn) Straße: über die B244 in 9 km zur B4 Binnenwasserstraße: ESK
Entfernung A39 (geplant)	1 km
Branchen (-schwerpunkt)	Getreidegroßhandel, Mineralölgroßhandel, Metallbau, Straßenbau, Holzverarbeitung, Fleischhandel, Lagerung, Bauunternehmen, Landhandel, , Hafenumschlagsgesellschaft, Asphalt Herstellung
Preis (€/m <sup>2</sup> )	k. A.
Sonstiges	- <b>Trimodaler Standort</b> - Geplante Erweiterung um 47ha in südlicher Richtung (Erweiterungsflächen im FNP dargestellt)

Quelle: KomSIS, ProgTrans, Hafenentwicklungskonzept Wittingen, Landkreis Gifhorn – Wirtschaftsförderung

Tabelle 22: Gifhorn – Industriepark Triangel

GE / GI Industriepark Triangel	
Gemeinde	Sassenburg
Lage	3 km nördlich der Stadt Gifhorn
Flächen / -verfügbarkeit	3 ha / 3 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: vorhanden Schiene: vorhanden

	Straße: über die B188 (in 3km) in 13km zur A39 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	13 km (AS Weyhausen)
Branchen (-schwerpunkt)	Automotive, Logistik
Preis (€/m2)	k. A.
Sonstiges	- Privater Eigentümer - Bimodaler Standort - Teilweise überbaute Produktions-, Lager- und Büroflächen

Quelle: KomSIS, ProgTrans, [www.industriepark-triangel.com](http://www.industriepark-triangel.com), Landkreis Gifhorn – Wirtschaftsförderung

Tabelle 23: Gifhorn - Rohrwiesen

GE / MI Rohrwiesen	
Gemeinde	Sassenburg
Lage	3 km nördlich der Stadt Gifhorn, direkt angrenzend an GE / GI Industriepark Triangel
Flächen / -verfügbarkeit	15 ha / verfügbar 15 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: vorhanden Schiene: vorhanden Straße: über die B188 (in 2km) in 12 km zur A39 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	12 km
Branchen (-schwerpunkt)	unbesetzt
Preis (€/m2)	k. A.
Sonstiges	- Rechtsverbindlicher Bebauungsplan, jedoch noch nicht realisiert

Quelle: KomSIS, ProgTrans, Landkreis Gifhorn – Wirtschaftsförderung

Tabelle 24: Gifhorn Isenbüttel – Moorstrasse Ost

GI Moorstrasse Ost	
Gemeinde	Samtgemeinde Isenbüttel
Lage	2 km südöstlich der Stadt Gifhorn

Flächen / -verfügbarkeit	38 ha / 9 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: vorhanden Schiene: n.v. Straße: über K114 in 12 km zur A39 (AS WOB – Sandkamp) Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	12 km
Branchen (-schwerpunkt)	Automotive (VW – Internat. Messelager, Forschungsabteilung), Engineering, Zulieferer, Touristikbranche, Catering
Preis (€/m2)	k. A.
Sonstiges	- In Nähe zum VW-Werk Wolfsburg - Bebauungsplan liegt rechtskräftig vor - EU Ziel-2 Fördergebiet

Quelle: KomSIS, ProgTrans, Landkreis Gifhorn – Wirtschaftsförderung, <http://www.isenbuettel.de>

Tabelle 25: Wolfsburg – Heinenkamp II

GE Heinenkamp II	
Gemeinde	Stadt Wolfsburg
Lage	Südliche Randlage Wolfsburg
Flächen / -verfügbarkeit	46 ha / verfügbar: 28 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v. Schiene: n.v. Straße: über L295 in 2 km zur A39 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	Direkte Anbindung an A39 (AS Flechtorf)
Branchen (-schwerpunkt)	Automobilzulieferer, Forschung und Entwicklung, Firmendienstleistungen, Logistik, Fachhandel, Handwerk
Preis (€/m2)	k.A.
Sonstiges	- Direkt östlich an GE / GI Heinenkamp I angrenzend, das ein hohes Verkehrsaufkommen hat

Quelle: KomSIS, ProgTrans, Wolfsburg AG; Wolfsburg Marketing GmbH

Tabelle 26: Wolfsburg – Warmenau

GE Warmenau Nord / Ost	
Gemeinde	Stadt Wolfsburg
Lage	5 km nordwestlich Stadt Wolfsburg
Flächen / -verfügbarkeit	Nord (GE): 13 ha / verfügbar: 4 ha Ost (GE/GI): 88 ha / verfügbar: 61 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v. Schiene: n.v. Straße: über B188 in 1 km zur A39 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39 (geplant)	1 km
Branchen (-schwerpunkt)	Automotive (VW-R), Ingenieurdienstleistungen, Logistik
Preis (€/m <sup>2</sup> )	k. A.
Sonstiges	- Hohe Flächenverfügbarkeit - Gute Anbindung an Straßennetz - Logistik- / Automotivestandort

Quelle: ProgTrans, Wolfsburg AG, Wolfsburg Marketing GmbH

Tabelle 27: Wolfsburg – Vogelsang I + II

GE / GI Vogelsang I + II	
Gemeinde	Stadt Wolfsburg (Vorsfelde/Neuhaus)
Lage	4 km östlicher Stadtrand Wolfsburg
Flächen / -verfügbarkeit	78 ha / 29 ha
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v. Schiene: vorhanden Straße: über B188 in 11 km zur A39 Binnenwasserstraße: n.v.
Entfernung A39	11 km
Branchen (-schwerpunkt)	Automobilzulieferer, Forschung und Entwicklung, Firmendienstleistungen, Logistik
Preis (€/m <sup>2</sup> )	k. A.

Sonstiges	- Standort für Automobilzulieferer und automobilnahen Dienstleistungen (bspw. Engineering)
-----------	--

Quelle: ProgTrans, Wolfsburg AG, Wolfsburg Marketing GmbH

Tabelle 28: Wolfsburg – GVZ Westrampe

GE Westrampe	
Gemeinde	Stadt Wolfsburg
Lage	4km westlich Stadt Wolfsburg
Flächen / -verfügbarkeit	26 ha / fast voll belegt
Verkehrsträgeranschluss	ÖPNV: n.v. Schiene: vorhanden Straße: über K115 4 km zur A39 Binnenwasserstraße: Mittellandkanal
Entfernung A39	4 km
Branchen (-schwerpunkt)	Automobillogistik, F&E, sonstige Unternehmensdienstleistungen
Preis (€/m <sup>2</sup> )	k. A.
Sonstiges	- <b>Trimodaler (GVZ-)Standort</b> - GVZ mit Containerhafen - tlw. Nutzung durch Automobilindustrie

Quelle: ProgTrans, Wolfsburg AG, Wolfsburg Marketing GmbH

## Abkürzungsverzeichnis

ASVZ	Automatische Straßenverkehrszählung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BBSR	Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTVw	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (Mo-Sa) außerhalb der Urlaubszeit
ESK	Elbe-Seiten-Kanal
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FstrAbÄndG	Fernstraßenabänderungsgesetz
GE	Gewerbegebiet
GI	Industriegebiet
GMS	Grossmotorschiffe
GVZ	Güterverkehrszentrum
Fz.km	Fahrzeugkilometer
IRP	Investitionsrahmenplan des BMVBS
IV	Individualverkehr
LK	Landkreis
MI	Mischgebiet
OU	Ortsumgehung
OHE	Osthannoversche Eisenbahn AG
PA	Planungsabschnitt
PPP	Public-Private-Partnership
ROV	Raumordnungsverfahren
SG	Samtgemeinde
TEU	Twenty feet equivalent unit
WB	Wolfsburg

VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VUNO	Verkehrsuntersuchung Nordost
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kartographische Darstellung des Raumes Nordostniedersachsen und dessen Ausstattung mit Bundesautobahnen	15
Abbildung 2:	Verkehrsträger und Anteil der Siedlungs- / Verkehrsflächen an der Gesamtfläche der Region Nordostniedersachsen	17
Abbildung 3:	Darstellung des Untersuchungsraums	18
Abbildung 4:	Einwohner je km <sup>2</sup> Katasterfläche in 2010 (nach Gemeindeverbänden)	20
Abbildung 5:	Altersstruktur im Untersuchungsraum und in Niedersachsen im Jahr 2011*	22
Abbildung 6:	Durchschnittliche Pkw Fahrtzeit zur nächsten BAB Anschlussstelle 2012 (in Minuten, nach Gemeindeverbänden)	24
Abbildung 7:	Durchschnittliche Pkw Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum 2012 (in Minuten, Kreise und krfr. Städte)	26
Abbildung 8:	Darstellung des Lückenschlusses der A39 (gesamthafte Darstellung der I-Variante „Hosenträgervariante“)	28
Abbildung 9:	Darstellung des aktuellen Planungsstands des Lückenschlusses der A39 inkl. der niedersächsischen Teilstücke der B 190n	31
Abbildung 10:	Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr	46
Abbildung 11:	Überregionale räumliche Wirkung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen	52
Abbildung 12:	Erwerbstätigkeit nach Wirtschaftszweigen im Untersuchungsraum und in Niedersachsen im Jahr 2011	61

Abbildung 13:	Anzahl der Mitgliedsunternehmen der IHK Lüneburg-Wolfsburg im Untersuchungsraum nach Wirtschaftszweigen im Jahr 2013	63
Abbildung 14:	Anteile der Mitgliedsunternehmen der IHK Lüneburg-Wolfsburg im Untersuchungsraum in transportintensiven Wirtschaftszweigen im Jahr 2013	65
Abbildung 15:	Verteilung der Mitgliedsunternehmen der transportintensiven Wirtschaftszweige der IHK Lüneburg-Wolfsburg in den Gemeinden des Untersuchungsraums im Jahr 2013	67
Abbildung 16:	Kartierung der identifizierten regionalen Entwicklungspunkte im nördlichen Untersuchungsraum	70
Abbildung 17:	Kartierung der identifizierten regionalen Entwicklungspunkte im südlichen Untersuchungsraum	71

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerung im engeren Untersuchungsraum, Niedersachsen und Deutschland im Jahr 2011 und in der Prognose 2030	21
Tabelle 2:	Pendler im Untersuchungsraum im Jahr 2011	23
Tabelle 3:	Durchschnittliche Pkw Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum 2012 (in Minuten, Landkreise und krfr. Städte)	25
Tabelle 4:	Übersicht aktueller Planungsabschnitte A39 Lüneburg - Wolfsburg	29
Tabelle 5:	Übersicht der Kosten und Nutzen (in Mio.€) zum Preistand 2008 und im Straßennetz mit BVWP-Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB“	38
Tabelle 6:	Differenzen der Verkehrsbelastung mit A39 und B190n auf den Abschnitten und in räumlicher Wirkung im Jahr 2025	40
Tabelle 7:	DTV-Verkehrsmengen (Kfz/24h) im Querschnitt nördlich Uelzen im Jahr 2025 im Bezugs- und Planfall	42
Tabelle 8:	Verkehrsmengen (DTV) der A14 und der A39 für die Jahre 2015 und 2025 als Ergebnis unterschiedlicher Verkehrsuntersuchungen	44
Tabelle 9:	Entwicklung deutscher Seehäfen (Auszug)	76
Tabelle 10:	Fahrtzeitenvergleich zwischen A39 Lüneburg (AS Lüneburg Nord) und A39 Wolfsburg (AS Weyhausen)	79
Tabelle 11:	Raten der Unfälle mit Personenschäden / Getötetenrate nach Strassenkategorie (Unfälle/Getötete je Mio. Fz.km) im Jahr 2010	80
Tabelle 12:	Kosten für Emissionen von Luftschadstoffen für EURO4 Fahrzeuge in Deutschland im Jahr 2000	80

Tabelle 13:	Handwerksbetriebe zum 30.06.2013 im A 39-Planungsraum laut Handwerksrolle der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade	82
Tabelle 14:	Lüneburg – Bardowick	82
Tabelle 15:	Lüneburg - Hafen Bilmer / Berg	83
Tabelle 16:	Lüneburg – Vastorf / Volkstorf	84
Tabelle 17:	Lüneburg – Dahlenburg	84
Tabelle 18:	Uelzen – Hafen	85
Tabelle 19:	Uelzen – Nord	86
Tabelle 20:	Uelzen – Suhlendorf	86
Tabelle 21:	Gifhorn – Hafen Wittingen	87
Tabelle 22:	Gifhorn – Industriepark Triangel	87
Tabelle 23:	Gifhorn - Rohrwiesen	88
Tabelle 24:	Gifhorn Isenbüttel – Moorstrasse Ost	88
Tabelle 25:	Wolfsburg – Heinenkamp II	89
Tabelle 26:	Wolfsburg – Warmenau	90
Tabelle 27:	Wolfsburg – Vogelsang I + II	90
Tabelle 28:	Wolfsburg – GVZ Westrampe	91

## Quellen

- [1] **Bundesinstitut für Bau-, Stadt-und Raumforschung BBSR**: Neue Leitbilder der Raumentwicklung. Bonn, 2013. Abrufbar unter: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumentwicklung/RaumentwicklungDeutschland/Leitbilder/Projekte/Leitbilder2006/RaumentwicklungLeitbilder.html?nn=412672>
- [2] **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**: Planerischer Hintergrund der Autobahn A 39; Linienbestimmung. Hannover, 2012. Abrufbar unter: [http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=21174&article\\_id=78271](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21174&article_id=78271)
- [3] **Allgemeine Zeitung der Lüneburger Heide - az-online.de**: Rot-Grün meldet A39 beim Bund an. Uelzen, 26.06.2013. Abrufbar unter: <http://www.az-online.de/service/themendossiers/a39-und-a14/rot-gruen-meldet-a39-beim-bund-2975099.html>
- [4] **Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**. Hannover, 2012. Abrufbar unter: <http://www.mw.niedersachsen.de>
- [5] **Nordland-Autobahn-Verein e.V.**: Informationsstand 03/2013. Abrufbar unter: <http://www.a39-jetzt.de/>
- [6] **Geoportal – Bundesamt für Kartographie und Geodäsie**. 2013. Abrufbar unter [http:// www.geoportal.de](http://www.geoportal.de)
- [7] **Beckers T., Brenck A., Winter M.**: Regionale Effekte durch Straßenbau-Investitionen. Technische Universität Berlin Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP), IGES Institut GmbH. Im Auftrag von ProMobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V., 2008.
- [8] **Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI)**: Verkehrsinfrastrukturinvestitionen – Wachstumsaspekte im Rahmen einer gestalteten Finanzpolitik – Endbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen. Essen, 2010.
- [9] **Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH)**: Evaluation der Fördermaßnahme Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionale Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra), Endbericht. Gutachten im Auftrag des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaates Sachsen. Halle (Saale), 2012.
- [10] **Gather M., Kosok P.**: Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte. Berichte des Insti-

tuts Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt, Band 13. Im Auftrag der Bundestagsfraktion B90/Die Grünen. Erfurt, 2013.

[11] **Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR):** Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR. Bonn, 2013. Abrufbar unter: <http://78.46.82.146/raumbeobachtung/#>

[12] **Gather, M.:** Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen. Erfurt, 2003.

[13] **Gather, M.** Straßenbau und regionales Wirtschaftswachstum – Schlussfolgerungen für die B 87 neu. In: Beiträge Region und Nachhaltigkeit Zu Forschung und Entwicklung im UNESCO-Biosphärenreservat Rhön. Ott, Erich (Hrsg.).6. Jahrgang Heft 6/2009.

[14] **Berenrath, R.; Thöne, M. Walther, C.:** Wachstumswirksamkeit von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Deutschland. FiFo-Berichte Nr. 7 Mai 2006. Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut der Universität zu Köln, Köln, 2006.

[15] **Schürmann, C.; Spiekermann, K.:** Räumliche Wirkungen von Verkehrsprojekten. Ex post Analysen im stadtreionalen Kontext. In: BBSR-Online-Publikation 02/2011. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn, Januar 2011.

[16] **Kanton Zug, Baudirektion, Amt für Raumplanung:** Räumliche Chancen und Risiken der A4 Knonaueramt für den Kanton Zug, Zug, 2009.

[17] **Kaniovski, S.; Kratena, Kurt, Marterbauer, M:** Auswirkungen von Straßenbauinvestitionen auf Wachstum und Beschäftigung. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Wien, 2006.

[18] **Komar, W.; Ragnitz, J.:** Effekte eines beschleunigten Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland - Das Beispiel der A72 Chemnitz-Leipzig. In: Wirtschaft im Wandel 12/2002.

[19] **Hesse, M.; Meyerhoff, J.; Petschow, U.:** Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftliche Entwicklung. Problematisierung am Beispiel des Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit Nr. 10“ – Autobahn A20. Schriftenreihe des IÖW 127/98. Berlin, 1998.

[20] **Rieder, S.:** Autobahnbau als Instrument zur Förderung regionaler Wirtschaft? Eine Analyse aus Sicht der Ökonomie und der Politikwissenschaft. Interface Institut für Politikstudien. Luzern, 1996.

- [21] **Munnell, A. H.; Cook, L. M.:** How does Public Infrastructure Affect Regional Economic Performance? Boston, 1990. Abrufbar unter: <http://www.bostonfed.org/economic/conf/conf34/conf34c.pdf>
- [22] **Friedrich Ebert Stiftung:** Eckpunkte für eine zielorientierte, integrierte Infrastrukturplanung des Bundes. Vom Bundesverkehrswegeplan zur Bundesverkehrsnetzplanung. Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik. Bonn, 2010. Abrufbar unter: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/07697.pdf>
- [23] **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen:** Bundesverkehrswegeplan 2003 – Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland. Beschluss der Bundesregierung vom 02. Juli 2003. Berlin, 2003. Abrufbar unter: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2003.html?nn=35978>
- [24] **Ingenieurgruppe IVV, Froehlich & Sporbeck:** Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO). Kurzbericht. Aachen, Berlin, Potsdam, 2002.
- [25] **Ingenieurgruppe IVV** Verkehrsuntersuchung A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Ergebnisbericht. Aachen, 2006.
- [26] **Ingenieurgruppe IVV:** Bewertung im Verfahren der Bewertungsprognose für die Bundesfernstraßen. Aachen, 2008.
- [27] **SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH:** Neubau der A39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B190n. Verkehrsuntersuchung – Schlussbericht. Bergisch Gladbach, 2010.
- [28] **Deutscher Bundestag.** 17. Wahlperiode. Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Abgeordneten zur Kosten-Nutzen-Berechnung der Verkehrsprojekte Bundesautobahn 14 und 39 vom 01.12.2009. Drucksache 17/98. Berlin, 2009. Abrufbar unter: <http://www.bundestag.de/dokumente/>
- [29] **Deutscher Bundestag.** 17. Wahlperiode. Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Abgeordneten zu Kostensteigerungen bei der Autobahn 39 (Lüneburg-Wolfsburg) vom 01.06.2012. Drucksache 17/9859. Berlin, 2012. Abrufbar unter: <http://www.bundestag.de/dokumente/>
- [30] **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBS):** Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Berlin, 2012. Abrufbar unter: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/049-investitionsrahmenplan-2011-2015.html>

- [31] **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS):** Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, bedarfsgerecht – transparent – herausfordernd. Entwurf. Berlin, 2012 Abrufbar unter: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html>
- [32] **Deutscher Bundestag.** 17. Wahlperiode. Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Abgeordneten zum geplanten Ausbau der Autobahn A39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg vom 19.07.2012. Drucksache 17/10343, Berlin, 2012. Abrufbar unter: <http://www.bundestag.de/dokumente/>
- [33] **Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – Regierungsvertretung Lüneburg:** Landesplanerische Feststellung. Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die Bundesautobahn A39 Wolfsburg – Lüneburg und den niedersächsischen Teil der Bundesstrasse B190n. Lüneburg, 2007.
- [34] **Lüneburger Heide / Altmark e.V.,** abrufbar unter <http://www.kdtroeger.de/>
- [35] **Kurzinfo der DB Veranstaltung** am 13.03.2013. Abrufbar unter: <http://biamerikalinie.bplaced.net/pdf/Kurz-Info.pdf>
- [36] **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) – Geschäftsbereich Lüneburg:** Neubau BAB A39 Lüneburg – Wolfsburg. Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU). Lüneburg, 2005.
- [37] **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) - Geschäftsbereich Lüneburg:** Umweltverträglichkeitsstudie. Neubau der BAB A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg. B4-Variante zwischen Lüneburg und Uelzen (Ausbau und Ortsumgehungen im Zuge der B4). Lüneburg, 2006
- [38] **Statistische Ämter des Bundes und der Länder:** Regionaldatenbank Deutschland. Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder. Düsseldorf, 2013. Abrufbar unter: <https://www.regionalstatistik.de>
- [39] **Thüringer Allgemeine Zeitung:** Die Autobahn A38 ist für das Eichsfeld eine Erfolgsgeschichte. 2011. Abrufbar unter <http://eichsfeld.thueringer-allgemeine.de/web/lokal/politik/detail/-/specific/Die-Autobahn-A-38-ist-fuer-das-Eichsfeld-eine-Erfolgsgeschichte-1161733927>
- [40] **Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** Verkehrs- und Unfalldaten – Kurzzusammenstellung der Entwicklung in Deutschland, Bergisch Gladbach, 2012.

- [41] **CE Delft**: Handbook of external costs in the transport sector. Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Costs of Transport. Delft, 2008.
- [42] **Die Zeit - Zeitonline**: Artikel: Bahn frei für den Aufschwung. 2006. Abrufbar unter: <http://www.zeit.de/2006/51/A-20>
- [43] **Norddeutscher Rundfunk (NDR)**: A20 Noch immer viele „offene Baustellen“. 2013. Abrufbar unter <http://www.ndr.de/regional/mecklenburg-vorpommern/ostseeautobahn103.html>
- [44] **Süderelbe AG**: Kompetenzatlas Logistik. Dinge bewegen. Logistik in der südlichen Metropolregion Hamburg. Hamburg, o.J.
- [45] **Kommunales Standort-Informations-System für Niedersachsen (KomSIS)**. Abrufbar unter: <http://www.komsis.de/de/>
- [46] **Metropolregion Hamburg**: Gewerbeflächenkonzeption für die Metropolregion Hamburg (GEFEK). Hamburg, 2011
- [47] **Lüneburger Heide**: Informationsportal der Lüneburger Heide. 2013. Region. abrufbar unter: <http://www.lueneburger-heide.de/region>
- [48] **Landkreis Gifhorn**: Fachbereich 10 Finanzen / Wirtschaftsförderung  
Auskunft im November 2013
- [49] **Wirtschaftsförderungsgesellschaft** mbH für Stadt und Landkreis Lüneburg: Auskunft im November 2013.
- [50] **Landkreis Uelzen**: Wirtschaftsförderung Uelzen. Auskunft im November 2013.
- [51] **Industrie- und Handelskammer Rostock**: Auskunft zur A20 im September 2013
- [52] **Industrie- und Handelskammer Erfurt**: Auskunft zur A38 im September 2013
- [53] **Industrie- und Handelskammer Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim**, Standortentwicklung, Innovation und Umwelt. Auskunft zur A31 im August 2013.
- [54] **Wolfsburg AG**, Auskunft im November 2013. (Informationen online ergänzt: <http://www.wolfsburg-ag.com/mobilitaet/automobilwirtschaft/lieferantenansiedlung.html>)
- [55] **Hanseatic Transport Consultancy (HTC)**: Transportpotenzial nach Ausbau des Elbe-Seitenkanals (ESK). Im Auftrag der IHK Lüneburg-Wolfsburg. Hamburg, 2013.

- [56] **Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade:** Zusammenstellung der Mitgliedunternehmen im Juni 2013 [HWK]
- [57] **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen:** Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Los 2 - Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose. Berlin, Juli 2013.
- [58] **Zweckverband Großraum Braunschweig:** Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig. Braunschweig, 2010.
- [59] **Niedersächsische Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr:** Aktueller Planungsstand Autobahn 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Hannover, 2013. Abrufbar unter:  
[http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=21173&article\\_id=78705](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21173&article_id=78705)
- [60] **Ingenieurgruppe IW-Aachen, Institut für Stadtbauwesen RWTH-Aachen, Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung, Forschungsgruppe Verkehr Rostock:** Verkehrsuntersuchung Nordost, Verfahren, Grundlagen, Ergebnisse. Aachen, Essen, Rostock, 1995.
- [61] **Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr:** Umweltverträglichkeitsstudie Neubau der BAB A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg - B4-Variante zwischen Lüneburg und Uelzen. Hannover, 2006.
- [62] **Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg:** Streckenausbau Langwedel-Uelzen-Stendal-Berlin (Amerikalinie). Lüneburg, 2013. Abrufbar unter:  
[http://www.ihk-luenbburg.de/standortpolitik/infrastruktur/schiene/321054/Ausbau\\_Amerikalinie.html](http://www.ihk-luenbburg.de/standortpolitik/infrastruktur/schiene/321054/Ausbau_Amerikalinie.html)
- [63] **Wolfsburg Marketing GmbH:** Gewerbeflächendatenbank Wolfsburg. 2013. Abrufbar unter: <http://apps.wolfsburg-marketing.de/apps/gewerbe/>
- [64] **Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN)** Hannover, 2013/2014. Abrufbar unter: <http://www.statistik.niedersachsen.de/>
- [65] **Statistisches Bundesamt:** Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung. Wiesbaden, 2009.

Prognosen und Strategieberatung  
für Transport und Verkehr

Henric Petri-Strasse 9  
CH-4010 Basel  
Phone +41 61 3273 471  
Fax +41 61 3273 471  
E-Mail [info@progtrans.com](mailto:info@progtrans.com)  
[www.progtrans.com](http://www.progtrans.com)

**Argumentarium  
Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und der regionalwirtschaftlichen Potenziale des Lückenschlusses  
der A 39**

Tobias Dennisen  
Stephan Kritzinger  
Susanne Wagner

Basel, 30. Januar 2014

Auftraggeber:

Industrie- und  
Handelskammer  
Lüneburg-Wolfsburg  
Am Sande 1  
D-21335 Lüneburg