



Hansestadt Lüneburg · Postfach 25 40 · 21315 Lüneburg

**Niedersächsische Landeseehörde für
Straßenbau und Verkehr
Dezernat 33 - Planfeststellung
Auf der Hude 2
21339 Lüneburg**

DEZERNAT III

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr,
Sicherheit, Europa und Recht

Stadtrat Markus Moßmann

Rathaus, Zimmer 8

☎ 04131 - 3 09-3130

Fax: 04131 - 3 09-3399

E-Mail:

Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Datum: **07.09.2020**

**Planfeststellungsantrag für A 39
Online-Konsultation 17.08.2020 bis 07.09.2020**

**Einwendungen der Hansestadt Lüneburg und Stellungnahme als Trägerin öffentlicher
Belange**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der oben bezeichneten Angelegenheit erhalten Sie in der Anlage zwei Schriftstücke der Hansestadt Lüneburg.

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt den Weiterbau der A 39 auf der beabsichtigten Vorzugsvariante als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, der Linienbestimmung und der optimierten Variantenuntersuchung im Rahmen der Entwurfsplanung und setzt sich entschieden für den Weiterbau der A 39 über den plangegenständlichen Ausbauabschnitt hinaus ein.

Gleichwohl wird durch den geplanten Ausbau der A 39 die Hansestadt Lüneburg – wie in den beigefügten Schreiben dargestellt – unter verschiedenen Gesichtspunkten in eigenen Rechten betroffen. Es wird daher gebeten, die nachfolgend dargestellten Gesichtspunkte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung


Moßmann





Per Fax: 0511/3034-2099
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellungsbehörde -
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

DEZERNAT III

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr,
Sicherheit, Europa und Recht

Stadtrat Markus Moßmann

Rathaus, Zimmer 8

☎ 04131 - 3 09-3130

Fax: 04131 - 3 09-3399

E-Mail:

Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Datum: **07.09.2020**

Unser Zeichen: Hansestadt Lüneburg – A 39, 1. BA (Stellungnahme als TÖB)

Online-Konsultation 17.08. – 07-09.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hansestadt Lüneburg dankt für die Möglichkeit, im Rahmen der Online-Konsultation zu den Erwiderungen des Vorhabenträgers auf die Stellungnahmen der Hansestadt als Trägerin öffentlicher Belange und die Einwendungen der Hansestadt Lüneburg als Trägerin eigener Rechte und Belange, zu den geänderten Planungen und aktualisierten fachwissenschaftlichen Untersuchungen sowie zu den Teilantworten der Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde zu verfahrensbezogenen Einwendungen und zur Einschätzung formeller Anforderungen der Planung Stellung zu nehmen.

A. Verfahren

Die Hansestadt Lüneburg sieht die Kürze des Konsultationszeitraums kritisch und rügt sie hiermit. Drei Wochen sind zu kurz, um die Erwiderungen des Vorhabenträgers und – insbesondere – die Inhalte der geänderten Planungen und aktualisierten fachwissenschaftlichen Untersuchungen von den zuständigen Fachbereichen und deren Fachleuten durchsehen und kommentieren zu lassen. Der Umstand, dass die ersten 10 Tage des Konsultationszeitraums in den Sommerferien lagen, hat die fachkundige Auseinandersetzung mit den Unterlagen zusätzlich erschwert. Nicht zuletzt eine Einbindung externen Sachverständes war in der Kürze der Zeit nicht möglich.

Unabhängig davon empfindet es die Hansestadt Lüneburg als misslich, dass das gewählte Verfahren der Online-Konsultation nicht mehr, wie dies bisher in Erörterungsterminen der Fall war, die Möglichkeit eröffnet, im unmittelbaren Gespräch unklare Sachverhalte aufzuklären und schwierige technische oder wissenschaftliche Aussagen und Einschätzungen und ihre Grundlagen, die nicht jedem gleich und leicht verständlich sind, zu hinterfragen und zu erörtern.

Einige Erwiderungen des Vorhabenträgers legen nahe, dass nicht verstanden wurde, worauf die Stellungnahmen und Einwendungen der Hansestadt Lüneburg konkret zielen. Die Hansestadt regt an, dem Vorhabenträger aufzugeben, im Folgenden noch zu benennende Unklarheiten in bilateralen vor-Ort-Gesprächen mit der Hansestadt zu klären. Die anlässlich solcher Termine gemeinsam gewonnenen Erkenntnisse können dann der Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis gegeben werden.



B. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg als Trägerin öffentlicher Belange

Die Hansestadt Lüneburg nimmt im Folgenden zu den wesentlichen Erwiderungen des Vorhabenträgers auf die Stellungnahmen der Hansestadt Lüneburg und zu weiteren, nun vorgelegten Unterlagen Stellung. Die Hansestadt erhält ihre Stellungnahmen als Trägerin öffentlicher Belange im bisherigen Planfeststellungsverfahren vollumfänglich aufrecht, auch wenn sie nachstehend nicht auf alle Einwendungspunkte und Erwiderungen eingeht.

I. Erwiderungen des Vorhabenträgers

1.8 – 15:

Die Unübersichtlichkeit der Pläne ist weiterhin problematisch. Der Vorhabenträger ist gerade in einem Fall wie dem vorliegenden, der sich durch die stadtnahe Lage der Trassen etc. auszeichnet, nicht daran gehindert, die Pläne mithilfe von Maßstabsänderungen und Detailplänen so aufzubereiten, dass auch Personen ohne besondere Fachkenntnisse eine reelle Chance haben, die Planunterlagen zu lesen und zu verstehen. Der vom Vorhabenträger selbst genannte Anspruch, dass die Pläne alle Betroffenheiten – allen Betrachtern – aufzeigen können müssen, wird nicht erfüllt.

8.1 – 10:

Die Hansestadt hält es weiterhin für geboten, die AS Kaltenmoor vertieft zu betrachten. Die Zahlen der ergänzten Verkehrsuntersuchung sind aus Sicht der Hansestadt nach wie vor, zumal ohne nähere Erläuterungen in einem Erörterungstermin, nicht plausibel. Aus der Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten und Verkehrsverhältnisse heute speist sich die erhebliche Besorgnis der Hansestadt, dass die in der Tendenz „abwiegelnden“ Äußerungen und Einschätzungen des Vorhabenträgers nicht belastbar sind. Es sollte für den Vorhabenträger kein Problem darstellen, die AS Kaltenmoor in die bereits vorliegende Mikrosimulation zu integrieren und der Hansestadt zur Stellungnahme vorzulegen.

8.1 – 11.1:

Der Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße bedarf nach Auffassung der Hansestadt einer vertieften Betrachtung in einer Verkehrsuntersuchung. Dies betrifft insbesondere die erheblichen Verkehrsbelastungen des Knotenpunktes in den einzelnen Bauphasen und im Havariefall. Die geforderte ergänzende Betrachtung kann ggf. im Zusammenhang mit der noch im Planfeststellungsverfahren abzuschließenden Erarbeitung des Umleitungskonzepts erfolgen.

8.1 – 11.2:

Die Verkehrsuntersuchung weist auf der Grundlage bislang nicht belastbarer Zahlen für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße lediglich die Qualitätsstufe D aus. Dies erscheint der Hansestadt deutlich zu optimistisch. Sie fordert angesichts der absehbar massiven Belastung des Knotenpunktes und des Einfädelstreifens jedenfalls in den einzelnen Bauphasen und im Havariefall die gesonderte vertiefte Betrachtung der Verlängerung der Einfädelspur spätestens im Zusammenhang mit dem Umleitungskonzept. Die Auffassung des Vorhabenträgers, dass die Autobahnplanung einen solchen Bedarf nicht auslöse, teilt die Hansestadt ausdrücklich nicht.

8.1 – 11.4:

Dem Vorhabenträger ist zu widersprechen. Soweit er Rad-/Gehwege vorhabenbedingt „angreift“ und sie wiederherstellen muss, ist er verpflichtet, dies entsprechend dem aktuell anerkannten Stand der Technik zu tun. Dazu ist der Vorhabenträger von der Planfeststellungsbehörde ggf. zu verpflichten. Eine Verschiebung des Themas in die Ausführungsplanung wird von der Hansestadt nicht akzeptiert.

8.1 – 11.5:

Wann ist der Zeitpunkt für die erforderlichen Anpassungen und Abstimmungen nach Auffassung des Vorhabenträgers gegeben? Nach Auffassung der Hansestadt muss die Anpassung vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

8.1 – 12:

Der Kreisverkehrsplatz Bleckeder Landstraße/Stadtkoppel weist in den Morgenspitzen aktuell Verkehre auf, die über der Leistungsfähigkeitsgrenze liegen. Von hohen Leistungsreserven kann daher nicht die Rede sein. Das Umleitungskonzept muss dies berücksichtigen. Es muss vor Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses erstellt, mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmt und in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich integriert sein. Dies ist schon deshalb erforderlich, weil zu den vorhabenbedingten Folgemaßnahmen, die der Vorhabenträger umzusetzen und für die er die Kosten zu tragen hat, auch solche gehören, die zur Umsetzung eines Umleitungskonzeptes erforderlich sind.

8.5 – 02:

Die Belastungsklasse 1,0 würde eine Verschlechterung zu Lasten der Hansestadt bedeuten. Das ist nicht akzeptabel. Die Belastungsklasse ist analog zur „alten“ Bauklasse zu wählen.

8.5 – 05; 06:

Wann ist der richtige Zeitpunkt für die erforderlichen Detailabstimmungen nach Einschätzung des Vorhabenträgers gegeben? Die Hansestadt hält die Abstimmung und Vereinbarung vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für erforderlich.

8.5 – 08:

Der Vorhabenträger hält die Einwendung der Hansestadt für nicht nachvollziehbar. Es erscheint daher sinnvoll und geboten, die Örtlichkeit noch einmal gemeinsam in Augenschein zu nehmen, um ein einheitliches Bild und Verständnis von der Lage vor Ort sicherzustellen. Der entfallene Erörterungstermin, in dem ansonsten die notwendige Klärung herbeigeführt werden könnte, kann dies leider nicht mehr leisten.

8.5 – 09:

Die Absicherung der Zusagen durch Verankerung im Planfeststellungsbeschluss wird für notwendig gehalten.

11.2 – 08:

Dass der Vorhabenträger die Kritik und den Vorschlag der Hansestadt nicht aufgreift, sondern die Einwendung als nicht nachvollziehbar bezeichnet, kann nach Auffassung der Hansestadt nur den Grund haben, dass beide Seiten von verschiedenen Vorstellungen die Örtlichkeit betreffend ausgehen. Dafür sprechen auch die Ausführungen am Ende Erwiderung, die eine Verwechslung von südlicher und nördlicher Richtung nahelegen. Tatsächlich geht es um die Geradeaus-Spuren aus Richtung Norden.

Der Lösungsvorschlag des Vorhabenträgers ist nach Einschätzung der Hansestadt weiterhin unnötig und in der Sache nicht nachvollziehbar. Es wird daher angeregt, die Örtlichkeit noch einmal gemeinsam in Augenschein zu nehmen, um ein einheitliches Bild und Verständnis von der Lage vor Ort und den Details der Lösungsvarianten sicherzustellen.

11.3 – 01:

Der Vorhabenträger hat zugesagt, über die Gestaltung des Tunnelbauwerks in einen Gestaltungsdialog mit der Hansestadt und interessierten Bürgerinnen und Bürgern einzutreten. Hierzu

liegen Protokolle über Gespräche vom 06.09.2019 und 30.09.2019 vor. Die Hansestadt erhält im Hinblick darauf ihre Forderungen in der Sache aufrecht und bittet die Planfeststellungsbehörde, die Zusagen durch Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich zu machen.

11.4 – 01, 02, 06, 07:

Es gilt das vorstehend zu 11.3 – 01 Ausgeführte entsprechend.

16.6 – 01, 03, 04:

Der Hansestadt liegt nach wie vor kein aussagekräftiges Umleitungskonzept vor. Der am 30.11.2019 in einem Arbeitsgespräch vorgestellte Konzeptentwurf ist lückenhaft, es fehlt u.a. eine Betrachtung des Havariefalles während der Bauphase.

Die Hansestadt hält an ihrer Auffassung fest, dass das Umleitungs- bzw. Verkehrssteuerungskonzept vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen, mit der Hansestadt diskutiert und abgestimmt und dann im Planfeststellungsbeschluss verankert sein muss. Das Konzept ist, um es nochmals zu betonen, für die Hansestadt von essentieller Bedeutung. Es kann insoweit keine Kompromisse oder gar nur Absichtserklärungen geben.

Die Planfeststellungsbehörde unterstreicht in ihrer Teilantwort Nr. 7 die Bedeutung des Konzepts für die gebotene Abwägung. Eine fehlerfreie Abwägung ist nur möglich, wenn das Konzept im Zeitpunkt der Abwägung vorliegt. Wie sonst will die Planfeststellungsbehörde ihrer Pflicht nachkommen und sich vergewissern, dass es auch durch zeitweilige Verkehrsverlagerungen z.B. während der Bauphase oder bei Streckenstörungen an keinem Punkt des benachbarten Straßennetzes zu unzumutbaren Mehrbelastungen kommt?

Ohne Klarheit über den Inhalt des Konzeptes wird es der Planfeststellungsbehörde auch nicht möglich sein, abschließende Aussagen zur Umsetzbarkeit und zum Inhalt etwaiger Vorhabenbedingter Folgemaßnahmen an Verkehrseinrichtungen der Hansestadt zu machen, die allein in der Kostenverantwortung des Vorhabenträgers liegen. So können etwa technische Anpassungsmaßnahmen an Straßen in der Baulast der Hansestadt notwendig werden (Änderung Abbiegespuren o.ä.), deren Kosten der Vorhabenträger zu tragen hat.

Danach bleibt die Hansestadt bei ihrer Forderung, das Verkehrssteuerungskonzept selbst zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zu machen und dem Vorhabenträger sämtliche Kosten aufzuerlegen, die sich aus der Realisierung des Konzepts auf Seiten der Hansestadt ergeben können.

17.2 – 02:

Die Errichtung einer Behelfsbrücke ist wichtig, um die zunehmend bedeutsamer werdende Radwegeverbindung zwischen Adendorf und Lüneburg insbesondere zu Stoßzeiten sicher und attraktiv zu erhalten. Der Radweg an der B 209 kommt zu Stoßzeiten bereits heute an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die Mehrverkehre während der Bauzeit wird er nicht mehr sicher aufnehmen können.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Moßmann



Hansestadt Lüneburg · Postfach 25 40 · 21315 Lüneburg

Per Fax: 0511/3034-2099
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellungsbehörde -
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

DEZERNAT III

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr,
Sicherheit, Europa und Recht

Stadtrat Markus Moßmann

Rathaus, Zimmer 8

☎ 04131 - 3 09-3130

Fax: 04131 - 3 09-3399

E-Mail:

Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Datum: **07.09.2020**

Unser Zeichen: Hansestadt Lüneburg – A 39, 1. BA (Einwendungen)

Online-Konsultation 17.08. – 07-09.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hansestadt Lüneburg dankt für die Möglichkeit, im Rahmen der Online-Konsultation zu den Erwidern des Vorhabenträgers auf die Einwendungen der Hansestadt Lüneburg als Trägerin eigener Rechte und Belange zu den geänderten Planungen und aktualisierten fachwissenschaftlichen Untersuchungen sowie zu den Teilantworten der Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde zu verfahrensbezogenen Einwendungen und zur Einschätzung formeller Anforderungen der Planung Stellung zu nehmen.

A. Verfahren

Die Hansestadt Lüneburg sieht die Kürze des Konsultationszeitraums kritisch und rügt sie hiermit. Drei Wochen sind zu kurz, um die Erwidern des Vorhabenträgers und – insbesondere – die Inhalte der geänderten Planungen und aktualisierten fachwissenschaftlichen Untersuchungen von den zuständigen Fachbereichen und deren Fachleuten durchsehen und kommentieren zu lassen. Der Umstand, dass die ersten 10 Tage des Konsultationszeitraums in den Sommerferien lagen, hat die fachkundige Auseinandersetzung mit den Unterlagen zusätzlich erschwert. Nicht zuletzt eine Einbindung externen Sachverständigen war in der Kürze der Zeit nicht möglich.

Unabhängig davon empfindet es die Hansestadt Lüneburg als misslich, dass das gewählte Verfahren der Online-Konsultation nicht mehr, wie dies bisher in Erörterungsterminen der Fall war, die Möglichkeit eröffnet, im unmittelbaren Gespräch unklare Sachverhalte aufzuklären und schwierige technische oder wissenschaftliche Aussagen und Einschätzungen und ihre Grundlagen, die nicht jedem gleich und leicht verständlich sind, zu hinterfragen und zu erörtern.

Einige Erwidern des Vorhabenträgers legen nahe, dass nicht verstanden wurde, worauf die Stellungnahmen und Einwendungen der Hansestadt Lüneburg konkret zielen. Die Hansestadt regt an, dem Vorhabenträger aufzugeben, im Folgenden noch zu benennende Unklarheiten in bilateralen vor-Ort-Gesprächen mit der Hansestadt zu klären. Die anlässlich solcher Termine gemeinsam gewonnenen Erkenntnisse können dann der Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis gegeben werden.



B. Einwendungen der Hansestadt Lüneburg

Die Hansestadt Lüneburg nimmt im Folgenden zu den wesentlichen Er widerungen des Vorhabenträgers auf die Einwendungen der Hansestadt Lüneburg und zu weiteren, nun vorgelegten Unterlagen Stellung. Die Hansestadt erhält ihre Einwendungen als Trägerin eigener Rechte und Belange im bisherigen Planfeststellungsverfahren vollumfänglich aufrecht, auch wenn sie nachstehend nicht auf alle Einwendungspunkte und Er widerungen eingeht.

Zu den Er widerungen des Vorhabenträgers

5.1-01.1 und 3:

Die Hansestadt hat im Kapitel XI. der Einwendungsschrift im Einzelnen dargelegt, dass und warum sie die Darlegungen zur Verkehrsuntersuchung etc. für nicht belastbar hält. Dies gilt auch für die Verflechtungsprognose. Sie ist zu alt, um noch eine taugliche Grundlage für die auf ihrer Basis erstellten Prognosen und Berechnungen darstellen zu können.

Die neue Verkehrsuntersuchung 2019 kommt zu nahezu identischen Ergebnissen, ohne dass die Ausführungen verständlicher erläutert würden. Leider besteht die Möglichkeit nicht, nicht nachvollziehbare Ansätze und Ausführungen im Erörterungstermin zu besprechen und so u.U. aufzuklären.

5.1 – 02:

Nach Auffassung der Hansestadt muss dem Vorhabenträger die Vorlage einer neuen SVZ aufgegeben werden. Ohne eine neue SVZ werden mittlerweile wiederum veraltete Ansätze weiterhin fortgeschrieben. Methodisch scheint das vom Vorhabenträger angewandte Modell der Wirklichkeit so immer „hinterherzuhinken“.

5.1 – 03:

Die Er widerung des Vorhabenträgers geht am Einwand vorbei. Die Einwendung hinterfragt die Diskrepanz zwischen der Prognose 2025 und der Prognose 2030 Planfall. Die Hansestadt legt unter Pkt. 2.2 des Kapitels XI. der Einwendungsschrift im Detail dar, woraus sich ihre Zweifel an den Ansätzen und hier insbesondere an der Entwicklung der Schwerverkehrsbelastung ergeben. Darauf geht der Vorhabenträger nicht ein, wenn er – allem Anschein nach – den Analyse-Planungsnullfall mit dem Analyse-Planfall vergleicht.

Die Abnahme des Schwerlastverkehrs hatte der Vorhabenträger seinerzeit mit der „aktuell deutlich gedämpften Wirtschaftsprognose“ begründet, ohne darzulegen, wie er darauf kommt und woraus sich die durch diesen Hinweis in Anspruch genommene Expertise des Gutachters ergibt. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn der Vorhabenträger sich in seiner Er widerung ausdrücklich mit dem ausführlich begründeten Einwand auseinandergesetzt hätte.

Die Hansestadt hält an ihrer Kritik fest. Sie trifft auch den aktuellen Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung aus November 2019. Aus dem Vergleich der Tabelle 8.1 aus den Schlussberichten zur Verkehrsuntersuchung September 2010 einerseits und November 2019 andererseits ergibt sich, dass der Kfz/24h-Wert für den Streckenabschnitt 2 der A 39 um 200 Kfz/24h steigt, der Lkw/24h-Wert aber um 990 abnimmt. Nachvollziehbar sind die Ansätze ohne mündliche Erläuterungen nicht.

Die Zweifel der Hansestadt, die in den Einwendungen zu diesem Punkt ausführlich dargestellt worden sind, werden dadurch, dass der Vorhabenträger nicht auf sie eingeht, noch verstärkt.

5.1 – 10:

Ob die diesbezüglichen Ausführungen im Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung plausibel sind, konnte in der Kürze der Zeit nicht abschließend geprüft werden. Die Einwendung wird aufrechterhalten. Dies auch schon deshalb, weil die in Ansatz gebrachten Verkehre und Verkehrszahlen nach wie vor nicht plausibel sind.

8.1 – 07:

Die Planung nimmt eine Vielzahl von Flächen in Anspruch, die durch einen Bebauungsplan für bestimmte Zwecke und Nutzungen vorgesehen sind. Eine Ermittlung und Abwägung der Bedeutung der Eingriffe in bestehende Bauleitpläne findet sich in der Stellungnahme des Vorhabenträgers nicht.

8.1 – 11.3:

Die zugesagte Berücksichtigung des Einwandes in den weiteren Planungsphasen sollte im Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden, wenn dem Einwand nicht bereits vor Erlass des Beschlusses entsprochen wurde.

8.1 – 14:

Die Hansestadt Lüneburg hält daran fest, dass sie zur Übernahme der entsiegelten Flächen nur bereit ist, wenn die Leitungen, die sich in den Flächen befinden, entfernt sind. Dies kann in den Grunderwerbsverhandlungen geklärt werden.

8.1 – 15:

Die Hansestadt fordert, dass der Vorhabenträger die Möglichkeit, später ein Anschlussbauwerk zu errichten, nicht beeinträchtigt.

8.1 – 16:

Der Vorhabenträger bezeichnet die Inanspruchnahme der in Plangebieten liegenden, in den Bauleitplänen als Ausgleichsflächen festgesetzte Flächen als unabdingbar. Es ist unklar, ob und wie dies wirklich im Detail geprüft worden ist.

Um dem Gebot ordnungsgemäßer Abwägung zu genügen, reicht es jedenfalls nicht aus, die wegfallenden Flächen einfach „bei der Bemessung des Kompensationsumfanges zu berücksichtigen.“ Zunächst ist die Bedeutung der Flächen und der auf ihnen durchzuführenden Maßnahmen für den jeweiligen Bebauungsplan zu ermitteln. Nur so wird die Schwere des Eingriffs in die Planungshoheit der Hansestadt überhaupt nachvollziehbar. Die in diesem Zusammenhang vom Vorhabenträger angesprochene Aufnahme der Flächen entsprechend ihrer Wertigkeit im Rahmen der Biotoptypenkartierung kann nicht vollständig erfolgt sein, da Teilflächen zwar entsiegelt, aber noch nicht mit Kompensationsmaßnahmen, die bewertbar wären, versehen worden sind. Ferner ist zu prüfen, welche eingriffsbedingt beeinträchtigten Funktionen auf den Flächen und durch die Maßnahmen konkret ausgeglichen werden sollen. Erst dann lässt sich feststellen, ob und wie und wo Kompensation für diese Ausgleichsflächen im Einklang mit den planerischen Vorstellungen der Hansestadt Lüneburg möglich ist.

Unabhängig davon ist eine umfassende Kostenerstattungsregelung zugunsten der Hansestadt in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, die u.a. auch die Kosten der Anpassung der Bauleitpläne und etwaige Entschädigungszahlungen der Hansestadt an Dritte nach den §§ 39 ff. BauGB umfasst.

8.2 – 01:

Abwägungsfehlerhaft wäre es, wie der Vorhabenträger davon auszugehen, dass Lärmschutzmaßnahmen immer Vorrang vor den Belangen Stadtbilderhaltung und Erhaltung wertvoller Blickverbindungen haben. Vielmehr bedarf es stets einer Abwägung der zuvor im Einzelfall korrekt gewichteten Belange.

8.2 – 02:

Die Hansestadt hält an ihren Forderungen betreffend den Schutz des Ortsbildes fest. Was die Mitsprache der Hansestadt bei der Gestaltung und Ausführungsplanung der Lärmschutzwände im Stadtgebiet betrifft, gibt es bislang nur unverbindliche Absichtserklärungen des Vorhabenträgers (vgl. Protokolle vom 06.09.2019 und 30.09.2019, Stichwort: Gestaltungsdialog). Das ist nicht ausreichend. Eine mit Einfluss versehene Beteiligung der Hansestadt ist geboten und ggf. im Planfeststellungsbeschluss abzusichern. Dabei kann der Wunsch nach möglichst einfacher Bauwerkserhaltung nicht a priori den Ausschluss einer optisch angemessenen Gestaltung der Lärmschutzwände z.B. mit Grün rechtfertigen.

8.2 – 02.1:

Es ist unverbindlich und nichtssagend, wenn der Vorhabenträger ausführt, die Abstimmung zur optischen Gestaltung erfolge in der Ausführungsplanung. Entsprechende Aussagen müssen ihren Niederschlag im Planfeststellungsbeschluss finden, auch wenn der in Aussicht gestellte Gestaltungsdialog einen Schritt in die richtige Richtung darstellt.

10.5 – 01:

Die Schaffung einer Stromtrasse neben der Autobahn zur Versorgung elektrisch betriebener Fahrzeuge und die Förderung solcher Fahrzeuge im Rahmen der Gesetze werden weiterhin gefordert.

11.1 – 01:

Der Hansestadt ist eine grds. Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h über das südliche Ende des Tunnelbauwerks hinaus aus den genannten Gründen wichtig. Die beschreibende Darstellung des Vorhabenträgers lässt eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Argumenten der Hansestadt nicht erkennen.

11.3 – 01:

Der Vorhabenträger hat zugesagt, über die Gestaltung des Tunnelbauwerks in einen Gestaltungsdialog mit der Hansestadt und interessierten Bürgerinnen und Bürgern einzutreten. Hierzu liegen Protokolle über Gespräche vom 06.09.2019 und 30.09.2019 vor. Die Hansestadt erhält im Hinblick darauf ihre Forderungen in der Sache aufrecht und bittet die Planfeststellungsbehörde, die Zusagen durch Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich zu machen.

11.4 – 01:

Konstruktive Elemente des Tunnelbauwerks, die dem Lärmschutz dienen, müssen nach Auffassung der Hansestadt Inhalt des festzustellenden Plans sein. Dies betrifft die vom Vorhabenträger genannten lärmabsorbierenden Elemente zur Reduzierung der Schallreflexionen. Festzuschreiben im Plan und damit im Planfeststellungsbeschluss ist ferner die Mindesttiefe der schallabsorbierenden Oberflächen der Deckschicht, der Tunneldecke und der Wände.

11.4 – 01.1:

Wie vor. Ob die Wände etc. weiß oder grün sind, mag der Ausbauplanung überlassen bleiben. Maßgeblich lärmschutzrelevante Anlagenteile und -einrichtungen müssen im Plan und nicht erst in der Ausbauplanung festgeschrieben werden. Absichtserklärungen allein geben der Hansestadt und den potenziell Betroffenen nicht die gebotene Sicherheit.

11.4 – 01.2:

Der Vorhabenträger hat zugesagt, über die Gestaltung des Tunnelbauwerks in einen Gestaltungsdialog mit der Hansestadt und interessierten Bürgerinnen und Bürgern einzutreten. Hierzu liegen Protokolle über Gespräche vom 06.09.2019 und 30.09.2019 vor. Die Hansestadt erhält im Hinblick darauf ihre Forderungen in der Sache aufrecht und bittet die Planfeststellungsbehörde, die Zusagen, auch zum Verfahren (Gestaltungsdialog), durch Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich zu machen.

11.4 – 01.3:

Die Hansestadt erhält ihre Forderung aufrecht. Die Ausbildung der Tunneloberfläche ist ein wesentlicher Aspekt, um u.a. Zerschneidungswirkungen zu Lasten der östlich der geplanten Autobahn liegenden Wohngebiete zu minimieren. Es sind Gespräche verabredet (Gestaltungsdialog), mehr als Absichtserklärungen liegen indessen bislang nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde wird gebeten, den angedeuteten Prozess mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern.

11.4 – 02:

Wie vor. Details müssen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses verbindlich geklärt sein. Andernfalls müssen Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss getroffen werden.

11.4 – 06:

Wie vor.

12.1.1.2 – 01:

Der Erwiderung des Vorhabenträgers ist zu widersprechen. Die angekündigte Eingrünung bedeutet inhaltlich nichts anderes als Rasenansaat. Damit würde die aktuelle, landschaftsbildangemessene Ausbildung des Lärmschutzwalls deutlich unterschritten. Auch zu diesem Punkt muss in den angekündigten weiteren Gesprächen (vgl. Gestaltungsdialog, Protokolle vom 06.09.2019 und 30.09.2019) eine verbindliche Lösung gefunden werden.

14.3 – 00:

Es bleibt festzuhalten, dass das Thema Erschütterungen bislang im Verfahren nicht gutachterlich beleuchtet worden ist. Auf welcher Tatsachengrundlage der Vorhabenträger meint, dass maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen weder in der Bauphase noch später im Betrieb zu erwarten und die Abstände zu den Gebäuden etc. ausreichend groß seien, ist nicht nachvollziehbar.

Die Hansestadt hält diese Mutmaßungen für „zu kurz gesprungen“. Nach den Erkenntnissen der Bauverwaltung ist der Untergrund im zu betrachtenden Bereich nicht homogen mit der Folge, dass Schwingungen durchaus sehr weit getragen werden können. Eine Gutachterliche Betrachtung wird weiterhin gefordert; mindestens ist erforderlich, dass Messungen gem. DIN 4150 durchgeführt werden.

16.1 – 01:

Die Hansestadt erhält ihre Zweifel daran, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV den Schutz der Gesundheit insbesondere bei hoher Dauerbelastung wirklich sicherstellen, aufrecht.

16.1.1.3 – 02:

Die Erwiderung des Vorhabenträgers geht am Einwand vorbei. Die Einwendung hinterfragt die Diskrepanz zwischen der Prognose 2025 und der Prognose 2030 Planfall. Die Hansestadt legt unter Pkt. 2.1 und 2.2 des Kapitels XI. der Einwendungsschrift im Detail dar, woraus sich ihre Zweifel an den Ansätzen und hier insbesondere an der Entwicklung der Schwerverkehrsbelastung ergeben. Darauf geht der Vorhabenträger nicht ein, wenn er – allem Anschein nach – den Analyse-Planungsnullfall mit dem Analyse-Planfall vergleicht.

Die Abnahme des Schwerlastverkehrs hat der Vorhabenträger seinerzeit mit der „aktuell deutlich gedämpften Wirtschaftsprognose“ begründet, ohne darzulegen, wie er darauf kommt und woraus sich die durch diesen Hinweis in Anspruch genommene Expertise des Gutachters ergibt. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn der Vorhabenträger sich in seiner Erwiderung ausdrücklich mit dem ausführlich begründeten Einwand auseinandergesetzt hätte.

Die Zweifel der Hansestadt, die in den Einwendungen zu diesem Punkt ausführlich dargestellt worden sind, werden dadurch, dass der Vorhabenträger nicht auf sie eingeht, noch verstärkt.

16.1.1.3 – 03:

Die Ansätze des Verkehrsgutachters als Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sind aus Sicht der Hansestadt weiterhin nicht ausreichend nachvollziehbar. Das betrifft die Entwicklung der Zahlen generell, aber auch spezielle Segmente wie die Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehr. Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

16.1.1.3 – 04:

Dem Vorhabenträger ist im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben, dass er die akustische Wirksamkeit des offenporigen Asphalts (OPA) spätestens nach 5 Jahren dahingehend überprüfen lässt, ob die prognostizierte Lärminderung von 5 dB(A) noch gewährleistet ist. Eine Überprüfung erst nach Ablauf von 8 Jahren griffe zu kurz. Das Prüfergebnis ist öffentlich bekannt zu machen.

16.1.1.4 – 01:

Der Hansestadt ist eine grds. Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h über das südliche Ende des Tunnelbauwerks hinaus aus den genannten Gründen wichtig. Die beschreibende Darstellung des Vorhabenträgers lässt eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Argumenten der Hansestadt nicht erkennen.

16.1.1.4 – 02.1:

Die Hansestadt hält an ihrer Forderung nach einer Verlängerung des Tunnelbauwerks Richtung Norden fest. Mit verhältnismäßig geringem Aufwand lässt sich deutlich mehr Wohn- und Lebensqualität erreichen. Daher wird der These des Vorhabenträgers, dass § 41 Abs. 2 BImSchG einer Verlängerung des Tunnelbauwerks entgegenstehe, nicht gefolgt.

16.1.1.4 – 02.3:

Wie vor. Die Hansestadt hält es auch im Hinblick auf § 41 Abs. 2 BImSchG für verhältnismäßig, die Tunnelmündungen mit Portalen auszustatten, die zusätzlichen Lärmschutz bewirken, und OPA bis in den Tunnel hinein zu verbauen.

16.1.1.4 – 02.4:

Die geplanten Maßnahmen gegen den „Knalleffekt“ werden zur Kenntnis genommen, die Forderung wird aufrechterhalten.

16.1.1.4 – 03:

Dem Vorhabenträger ist im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben, dass er die akustische Wirksamkeit des offenporigen Asphalts (OPA) spätestens nach 5 Jahren dahingehend überprüfen lässt, ob die prognostizierte Lärminderung von 5 dB(A) noch gewährleistet ist. Eine Überprüfung erst nach 8 Jahren griffe zu kurz. Das Prüfergebnis ist öffentlich bekannt zu machen. Zudem ist im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, dass der OPA-Belag turnusgemäß zu erneuern ist.

16.1.1.4 – 05:

Wie vor zu 16.1.1.4 – 02.1 – 02.4.

16.1.1.4 – 06:

Der Hansestadt ist eine grds. Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h (Pkw) bzw. 60 km/h (Lkw) über die Enden des Tunnelbauwerks hinaus wichtig. Die beschreibende Darstellung des Vorhabenträgers lässt eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Argumenten der Hansestadt nicht erkennen.

16.1.1.4 – 07:

Überzeugende Gründe dafür, den Lärmschutzwall bei Adendorf zu beseitigen, vermag die Hansestadt nicht zu erkennen. Eine Lärmreduzierung um bis zu 3 dB(A) ist spürbar. Dies belegt u.a. eine Studie des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2004 mit dem Titel: „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“ In den für die nächste Zeit in Aussicht genommenen Konsultationen (vgl. Protokolle 06.09.2019 und 30.09.2019) muss auch über dieses Thema gesprochen und eine Einigung erreicht werden.

16.1.1.4 – 08:

Die Forderung nach einem vollständigen aktiven Lärmschutz wird aufrechterhalten. Die Ausführungen des Vorhabenträgers legen nahe, dass er den § 41 Abs. 2 BImSchG pauschal und ohne wirkliche Betrachtung des Einzelfalls anwendet. Nach diesseitiger Einschätzung lässt § 41 Abs. 2 BImSchG mehr Spielraum, als der Vorhabenträger bereit ist zu nutzen.

16.1.1.4 – 12.1:

Vorhandene Lärmschutzanlagen sollen erhalten bleiben. Die Gesetzeslage zwingt den Vorhabenträger nicht dazu, nur das geschuldete Minimum zuzugestehen. Es bleibt bei den Forderungen.

16.1.1.4 – 13.1:

Die Hansestadt hält den sog. Vollschutz weiterhin für geboten und für machbar, was auch der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zu diesem Punkt nicht generell in Abrede stellt.

Die Annahme der Unverhältnismäßigkeit des Vollschutzes an der einen oder anderen Stelle (wie Goseburg, Neu Hagen) basiert auf Zahlen zum Verhältnis Kosten je Schutzfall, die nicht schlüssig dargelegt sind. Die Verhältnismäßigkeit der Kosten je Schutzfall ist offenbar nicht im jeweiligen Einzelfall ermittelt worden, sondern unter Anwendung einer allgemeinen Vorgabe (Erlass/Richtlinie o.ä.), was zu kurz greift. Zudem ist nicht nachvollziehbar, wie sich der Wert 25.000,- €/Schutzfall rechtfertigt. Bedarf er der Fortschreibung, wann wurde er fortgeschrieben usw.? Fragen, die in einem Erörterungstermin hätten geklärt werden können. Die Hansestadt erwartet eine Erläuterung zu diesen Punkten im Rahmen der in Aussicht genommenen Gespräche, in denen es u.a. auch um Details der Lärmschutzwände gehen soll.

16.1.1.4 – 13.2:

Wie vor.

16.1.1.4 – 20:

Die Forderung wird aufrechterhalten. Die Lärmschutzwand ist aus den in der Einwendung dargestellten Gründen zwingend erforderlich. Unabhängig davon ist niemandem zu erklären, warum vorhandener und auf absehbare Zeit nutzbarer Schutz schlicht weggenommen werden soll.

16.1.1.4 – 21:

Grundsätzlich wie vor. Der Wegfall vorhandener Lärmschutzanlagen ist nicht plausibel. Die Hansestadt erhält ihre diesbezüglichen Forderungen aufrecht.

24.1.1 – 16:

Die geplante 4 m hohe Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße endet im Westen ca. 30 m vor der Mündung des Brandheider Weges. Die Hansestadt fordert deren Verlängerung bis in die Einmündung des Brandheider Weges hinein.

Im Osten endet die geplante 4 m hohe Lärmschutzwand ca. 10 m vor der Einmündung der Hölderlinstraße. Die Hansestadt Lüneburg fordert die Verlängerung in die Mündung der Hölderlinstraße hinein, und darüber hinaus gehend nach Osten die Erhöhung der bestehenden 2,5m hohen Lärmschutzwand auf 4 m (vgl. Anlage 1).

16.1.4 – 01:

Ein Baulärmkonzept zum Schutz der Wohngebiete und -gebäude ist zwingend erforderlich und muss im Planfeststellungsbeschluss verankert werden.

16.1.4 – 02 und 02.3:

Die Hansestadt legt weiterhin größten Wert auf ein kontinuierliches, begleitendes Lärmmonitoring, in das die Hansestadt sehr eng eingebunden ist. Die Beschwerden werden unweigerlich bei der Hansestadt eingehen, so dass eine Koordination der Beschwerden und der Reaktionen des Vorhabenträgers nur unter Beteiligung der Hansestadt möglich ist. Dies muss auch im Planfeststellungsbeschluss seinen Niederschlag finden. Ein schlichtes „Anstreben“, so die Formulierung des Vorhabenträgers in seiner Erwiderung, genügt keinesfalls.

16.1.4 – 02.4:

Die Kritik an der Ermittlung und Handhabung der Zumutbarkeitsschwelle wird aufrechterhalten. Nach Auffassung der Hansestadt ist die Zumutbarkeitsschwelle gerade in den Wohn- und Mischgebieten zu hoch angesetzt, denn dort wird die besondere Störwirkung von Baulärm durch das angewandte Verfahren nicht ausreichend erfasst und berücksichtigt.

16.1.4 – 04:

Der Einsatz mobiler Lärmschutzwände muss verbindlich werden, sinnvollerweise durch die Einbettung des Baulärmkonzepts in den Planfeststellungsbeschluss.

16.1.4 – 05:

Die Hansestadt ist in die Planung der Bauausführung zwingend mit einzubinden. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen.

16.1.4 – 06:

Die Einwendungen werden in Kapitel XII. unter Pkt. 1.2 und 1.3. der Einwendungsschrift aus 2017 erläutert. Die vom Vorhabenträger beklagte Unklarheit ist ihrerseits nicht nachvollziehbar. Die Wand, auf die sich die Einwendungsschrift bezieht, wurde mittlerweile errichtet und bewirkt nun faktisch einen Lärmschutz, der die Vorbelastung des Hanseviertels durch den Straßenverkehr mindert und so die Zumutbarkeitsschwelle deutlich verringert. Vielleicht lässt sich der Punkt in einem Gespräch bilateral klären, die Planfeststellungsbehörde kann dann unterrichtet werden.

16.1.4 – 07: Die Hansestadt Lüneburg fordert eine Baulärmprognose. Eine Baulärmprognose ist etwas gänzlich Anderes als das, was bisher vorgelegt wurde (Unterlage 21.2). Bei einer Baulärmprognose werden Einzel-Beurteilungspegel an bestehenden Wohngebäuden bei konkreten Baumaßnahmen (z.B. für die Arbeiten die zur Herstellung der Stützwände im Gebiet Moorfeld) berechnet und dargestellt. Eine solche Baulärmprognose kann erstellt werden, sobald der Bauablaufplan vorliegt. Dass sie erarbeitet wird, ist durch die Planfeststellungsbehörde festzulegen.

16.1.4 – 08:

Die Forderung der Hansestadt geht über das hinaus, was der Vorhabenträger anbietet. Die Position der Hansestadt wird daher beibehalten.

Wichtig und daher im Planfeststellungsbeschluss zu regeln ist die Überwachung der Einhaltung der – zutreffend ermittelten – Zumutbarkeitsschwelle und sonstigen Richt- bzw. Grenzwerte.

16.2 – 10:

Das Bauphasenkonzept wird in groben Zügen in der Teilpräsentation Verkehrssteuerung dargestellt. Es wird davon ausgegangen, dass sich nur 5000 Fahrzeuge/d, die die gesamte Strecke befahren, umleiten lassen. Worauf beruhen diese Annahmen? Ist das in einer Unterlage zu finden?

16.2.5 – 01:

Wenn der Einbau von Filteranlagen tatsächlich nicht umsetzbar sein sollte, was der Vorhabenträger nicht plausibel macht, wären immer noch andere Maßnahmen denkbar wie etwa die Verwendung schadstoffabsorbierender Wände/Anstriche/Fahrbahnbeläge.

16.2.5 – 02:

Die Einrichtung der geforderten Messpunkte würde dazu dienen, die Richtigkeit der Prognosen zu prüfen. Eine solche Überprüfung ist aus Sicht der Hansestadt zwingend notwendig, weshalb rechtzeitig an den richtigen Stellen Messpunkte geschaffen werden müssen. Die Forderung, entsprechende Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss zu machen, wird aufrechterhalten.

Zum Thema Schadstoffe ist im Übrigen auf aktuelle Erkenntnisse hinzuweisen, die belegen, dass Asphalt bei hochsommerlichen Temperaturen erhebliche Mengen an organischen Verbindungen und Feinstaub freisetzt (vgl. FAZ vom 02.09.2020, Joachim Müller-Jung, Heißer Asphalt schwitzt Schadstoffe). Dem ist nachzugehen.

16.2.5 – 04:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Bauphasenkonzept generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage sein kann.

16.3 – 03:

Das Thema Erschütterungen wurde bislang im Verfahren nicht gutachterlich beleuchtet. Auf welcher Tatsachengrundlage der Vorhabenträger meint, dass maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen weder in der Bauphase noch später im Betrieb zu erwarten und die Abstände zu den Gebäuden etc. ausreichend groß seien, ist nicht nachvollziehbar. Die Hansestadt hält diese Mutmaßungen für „zu kurz gesprungen“. Nach den Erkenntnissen der Bauverwaltung ist der Untergrund im zu betrachtenden Bereich nicht homogen mit der Folge, dass Schwingungen durchaus sehr weit getragen werden können. Eine Gutachterliche Betrachtung wird weiterhin gefordert; mindestens ist erforderlich, dass Messungen gem. DIN 4150 durchgeführt werden.

16.6 – 01ff.:

Der Hansestadt legt nach wie vor kein aussagekräftiges Umleitungskonzept vor. Der am 30.11.2019 in einem Arbeitsgespräch vorgestellte Konzeptentwurf ist lückenhaft, es fehlt u.a. eine Betrachtung des Havariefalles während der Bauphase.

Die Hansestadt hält an ihrer Auffassung fest, dass das Umleitungs- bzw. Verkehrssteuerungskonzept vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen, mit der Hansestadt diskutiert und abgestimmt und dann im Planfeststellungsbeschluss verankert sein muss. Das Konzept ist, um es nochmals zu betonen, für die Hansestadt von essentieller Bedeutung. Es kann insoweit keine Kompromisse oder gar nur Absichtserklärungen geben.

Die Planfeststellungsbehörde unterstreicht in ihrer Teilantwort Nr. 7 die Bedeutung des Konzepts für die gebotene Abwägung. Eine fehlerfreie Abwägung ist nur möglich, wenn das Konzept im Zeitpunkt der Abwägung vorliegt. Wie sonst will die Planfeststellungsbehörde ihrer Pflicht nachkommen und sich vergewissern, dass es auch durch zeitweilige Verkehrsverlagerungen z.B. während der Bauphase oder bei Streckenstörungen an keinem Punkt des benachbarten Straßennetzes zu unzumutbaren Mehrbelastungen kommt?

Ohne Klarheit über den Inhalt des Konzeptes wird es der Planfeststellungsbehörde auch nicht möglich sein, abschließende Aussagen zur Umsetzbarkeit und zum Inhalt etwaiger vorhabenbedingter Folgemaßnahmen an Verkehrseinrichtungen der Hansestadt zu machen, die allein in der Kostenverantwortung des Vorhabenträgers liegen. So können etwa technische Anpassungsmaßnahmen an Straßen in der Baulast der Hansestadt notwendig werden (Änderung Abbiegespuren o.ä.) ergeben, deren Kosten der Vorhabenträger zu tragen hat.

Danach bleibt die Hansestadt bei ihrer Forderung, das Verkehrssteuerungskonzept selbst zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zu machen und dem Vorhabenträger sämtliche Kosten aufzuerlegen, die sich aus der Realisierung des Konzepts auf Seiten der Hansestadt ergeben können.

16.6 – 01.1:

Im Konzept der Teilpräsentation Verkehrssteuerung wird der Havariefall in der Bauphase nicht betrachtet. Der schwere Unfall auf der B 4 (Ostumgehung) im vergangenen Jahr zeigt deutlich, dass gerade in der Bauphase ein solches Konzept zwingend erforderlich ist. Weiterhin wird lediglich der regionale/lokale Bereich um Lüneburg und der überregionale Bereich betrachtet. Sämtliche Bundes- und Landestraßen finden sich in der Untersuchung nicht wieder. Eine Verankerung des Umleitungs- und Notfallkonzepts im Planfeststellungsbeschluss ist, dies sei erneut betont, aus Sicht der Hansestadt zwingend geboten.

16.6 – 01.2:

Die Aufrechterhaltung einer zeitnahen individuellen medizinischen Versorgung der Anwohner in der Bau- wie in der Betriebsphase wie auch im Havariefall ist zwingend und muss durch die Planfeststellungsbehörde sichergestellt werden. Das mag schwierig sein, ist aber gleichwohl ohne Alternative.

16.6 – 05.1:

Wie vor. Das Umleitungskonzept muss in der Planfeststellung abgesichert werden. Es muss auch den Havariefall in der Bauphase auf der B 4 berücksichtigen. Entgegen der Darstellung des Vorhabenträgers ist der Hansestadt ein großräumiges Umleitungskonzept nicht bekannt, lediglich eine Powerpoint-Präsentation, die mit dem Konzept sicherlich nicht identisch ist.

Im Übrigen geht der Vorhabenträger auf die Einwendung nicht vollständig ein. Monierte Fehler in der Verkehrsuntersuchung werden nicht behandelt. Unklar ist zudem, was „übliche Beeinträchtigungen“ sind und wer entscheidet, was „üblich“ ist.

16.6 – 06:

Es greift zu kurz, den ÖPNV/SPNV nicht in die Überlegungen zur Verkehrssteuerung einzubeziehen. Die Einbindung drängt sich bei Vorhaben wie dem vorliegenden, dem Bau einer Autobahn mitten durch die Stadt, geradezu auf. Dass derartiges bislang nicht üblich war – so versteht die Hansestadt die Erwiderung des Vorhabenträgers – entlastet und befreit nicht davon, dass Naheliegende und sachlich Gebotene zu tun. Die Planfeststellungsbehörde muss hier ggf. per Anordnung tätig werden.

16.6 – 07:

Die Forderung nach einer Regelung zur Steuerung des Verkehrsflusses über die im Stadtgebiet vorhandenen Lichtsignalanlagen sowie einer Regelung der Kostenbelastung, die der Hansestadt durch die vorhabenbedingten Anpassungsmaßnahmen entstehen, wird uneingeschränkt aufrechterhalten. Das, was im Zuge der Grunderneuerung der bestehenden A 39 bereits geschehen ist, muss auch beim Neubau der A 39 möglich sein.

17.1 – 02:

Die Baustellenorganisation ist zwingend mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen. Baustellenverkehre im Wohngebiet müssen ausgeschlossen werden! Bauphasenkonzept und Umleitungskonzept müssen insbesondere den Schutz der Wohnbevölkerung im Blick haben.

17.1 – 03, 05, 07, 08, 09:

Die Maßnahmen aus dem Baulärmgutachten müssen im Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden.

Der Planfeststellungsbeschluss muss der Hansestadt die Möglichkeit eröffnen, Einfluss auf die Ausbauplanung zu erhalten, sie jedenfalls aber einer weiteren behördlichen und ggf. gerichtlichen Kontrolle zu unterziehen.

Es reicht nicht aus, dass der Vorhabenträger sich bemühen will, die Erreichbarkeit der städtischen Bildungseinrichtungen zu gewährleisten. Dies muss gelingen und ist ihm daher im Beschluss aufzugeben.

Falsch ist die Einschätzung, die Einrichtungen lägen nicht direkt an der Trasse der A 39, weshalb eine Einschränkung sehr unwahrscheinlich sei. Die Erreichbarkeit des Raderbaches West (Neubau Unterführung) ist nur über den Moorweg oder den Brandheider Weg an der Kita vorbei möglich.

...

Die Befahrung des Fuchsweges ist dann auf die Herstellung des Wendehammers zu begrenzen.

17.2 – 01:

Auf die Wichtigkeit des Umleitungskonzepts wurde bereits mehrfach hingewiesen.

20.1 – 04:

Die Hansestadt teilt die Einschätzung, dass es keine erhöhte Gefahr für Fußgänger und Radfahrer gebe, derzeit nicht. Die Verkehrsbelastung in der Bauphase wird im Bereich Erbstorfer Landstraße erheblich sein und die Verkehrsteilnehmer sind u.a. schutzbedürftige Schulkinder. Es fehlt zudem das Umleitungskonzept.

24.1.1 – 05 – 11, 17, 19, 21, 22, 23:

Die Einwendungen werden in Kenntnis der Erwiderungen des Vorhabenträgers in vollem Umfang aufrechterhalten.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Moßmann', written in a cursive style.

Moßmann