



Hansestadt Lüneburg · Postfach 25 40 · 21315 Lüneburg

**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Dezernat 41 Planfeststellung
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover**

**ü b e r
Hansestadt Lüneburg
Bereich Umwelt, Erdgeschoss
Bei der Ratsmühle 17a
21335 Lüneburg**

DEZERNAT III

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr,
Sicherheit und Recht

Stadtrat Markus Moßmann

Rathaus, Zimmer 0.14

☎ **04131 - 3 09-3130**

Fax: **04131 - 3 09-3399**

E-Mail:

Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Datum: **13.07.2022**

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

**2. Planänderungsverfahren zur Planfeststellung des Neubaus der Bundesauto-
bahn 39 Lüneburg – Wolfsburg, 1. Bauabschnitt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hansestadt Lüneburg nimmt zu den im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur 2. Planänderung zur Planfeststellung des Neubaus der Bundesautobahn 39 Lüneburg – Wolfsburg, 1. BA vorgelegten Unterlagen als Trägerin öffentlicher Belange wie folgt Stellung:

I. Tunnelbauwerk, Variantenbetrachtung



Die Hansestadt begrüßt grundsätzlich die Bereitschaft der Vorhabenträgerin und des Bundes, ein Tunnelbauwerk zu errichten, und sieht durchaus die darin liegende Möglichkeit der Verbesserung des Lärmschutzes in diesem innerstädtischen Streckenabschnitt.

Nichts desto trotz hält sie an ihrer Position fest, dass eine Verlängerung des Tunnelbauwerks nach Norden bis auf Höhe des Endes der Wohnbebauung und eine Verlängerung nach Süden geboten ist. Die Anwohner der innerstädtischen Autobahnstrecke haben grundsätzlich Anspruch auf das Optimum an aktivem Lärmschutz, den sog. Vollschutz.

Die Vorhabenträgerin hat in einer schalltechnischen Untersuchung aus Oktober 2021 weitere Varianten zur Erzielung einer immissionstechnischen Optimierung betrachtet. In der Sitzung des städtischen Begleitausschusses am 01.04.2022 wurden diese Umsetzungsoptionen durch die Autobahn GmbH vorgestellt (vgl. Tabelle auf Seite 22 der Präsentation). Die in dem Zusammenhang gegen die Vollschutzvarianten 1, 10 und 11, welche die Hansestadt für klar vorzugswürdig hält, ins Feld geführten Kosten-erwägungen vermögen sich gegenüber dem Gebot, die Anwohner optimal vor Geräuschimmissionen zu schützen, nicht durchzusetzen. Dies gilt nach Auffassung der Hansestadt auch für die Variante 11 (Tunnelverlängerung nach Süden) mit Kosten von rund 44 Mio. EUR.

Weitere Überlegungen zur Verlängerung des Tunnelbauwerks nach Norden wurden ausweislich der ausgelegten Unterlagen nicht angestellt. Dem Schutz- und Vorsorgegebot wird auf diese Weise nicht hinreichend Rechnung getragen. Im Mindesten sollten die an das Nordportal anschließenden Schallschutzwände zur Fahrbahnmitte hin beidseitig einkragend ausgeführt werden, um die lärmindernde Wirkung zu erhöhen.

II. Umleitungskonzept

Besonders wichtig ist für die Hansestadt ein belastbares, die verkehrlichen Belange wie auch die Belange der an den Umleitungsstrecken liegenden Anwohner und Einrichtungen im Stadtgebiet wie auch im Verflechtungsraum zum Landkreis Lüneburg weitestgehend gewährleistendes Umleitungskonzept.

Am 9. Dezember 2021 fand dazu ein Austausch statt zwischen NLStBV, Autobahn GmbH, Landkreis Lüneburg, Polizei und der Hansestadt Lüneburg statt. In diesem Termin wurden u.a. die Umleitungsstrecken in der Hansestadt Lüneburg beim Havariefall auf der A 39 besprochen. Der Termin endete mit der Absprache, dass von Seiten der Autobahn GmbH neue Unterlagen zusammengestellt werden und es einen weiteren Austauschtermin im März 2022 geben soll. Zu einem solchen Termin wurde bislang nicht eingeladen. Somit konnten Fragen, Ungereimtheiten, Neuerungen etc. nicht geklärt und besprochen werden. Die vorgelegten Unterlagen basieren weiterhin auf den Plänen aus 2012.

Auf folgende Aspekte weist die Hansestadt besonders hin:

a) In dem vorgelegten Konzept bleibt der Havariefall direkt an einer Anschlussstelle im Juni 2019 unberücksichtigt, jedenfalls findet er keine Erwähnung. Am 19. Juni 2019 um 2.50 Uhr fuhr ein Kühllaster-Gespann innerhalb einer Baustelle auf der Ostumgehung gegen eine Betonleitschwelle und explodierte. Die Ostumgehung musste während der Lösch- und Bergungsarbeiten über mehrere Stunden komplett gesperrt werden. In einem solchen Fall muss die Umleitung über zwei Anschlussstellen oder weiträumig erfolgen. Umleitungen für solche Szenarien müssen Eingang in das Umleitungskonzept finden.

b) Keine Berücksichtigung findet in dem Konzept der Neubau der Bahnbrücken über die Bleckeder Landstraße. Während der Bauzeit für dieses Vorhaben (ca. 2025 bis 2027) wird eine Umleitung über die Bleckeder Landstraße nicht möglich sein. Dies muss bei den weiteren Überlegungen berücksichtigt werden.

c) Die Umleitungsstrecken U 1 sind nicht an die örtlich verfügbaren Breiten der Fahrbahnen und der schon jetzt vorhandenen Belastungen angepasst. Der Meisterweg weist in den Kurvenbereichen nur geringe Radien für Begegnungsverkehr auf. Die Stadtkoppel ist mit einer Fahrbreite von 5,30 m nur für Begegnungsverkehr Pkw/Pkw ausreichend.

d) Umleitungsstrecken führen an Grundschulen und Schulwegen junger Schülerinnen und Schüler vorbei, was besonders sensibler Betrachtung bedarf.

So führen die Umleitungsstrecken U 1 und SV an den Grundschulen Igel-
schule und Rudolf-Steiner-Schule vorbei, die an der Dahlenburger Land-
straße bzw. der Walter-Bötcher-Straße liegen. Da beide Schulen dicht an
diesen Straße liegen und der Schulweg an der Dahlenburger Landstraße
entlangführt, sieht die Hansestadt hier einen größeren Gefahrenpunkt.
Vor diesen Schulen steht eine Ampel, die schon im regulären Betrieb re-
gelmäßig für Diskussionen sorgt, aber zu Schulbeginn und zu den Abhol-
zeiten sicherlich für die Umleitungsstrecken regelmäßig zu Staus und Är-
ger bei den Autofahrern führen wird. Das muss in jedem Fall bedacht wer-
den.

Die Umleitungsstrecken U 2 und U 3 führen mit der Erbstorfer Landstraße
und die Umleitung U 4 mit der Bockelmannstraße an der Grundschule
Lüne vorbei. Der Schulweg von und nach z.B. Moorfeld führt an der
Erbstorfer Landstraße und zur Lüner Rennbahn an der Bockelmannstraße
entlang. Auch dies muss berücksichtigt werden.

e) Der Stadtring Am Schifferwall/Schießgrabenstraße ist betroffen, wo
sich bereits heute in den Spitzenstunden der Verkehr staut.

f) Neu ist bei der Umleitungsvariante U 1a die Führung in Fahrtrichtung
Hamburg über Dahlenburger Landstraße – Pulverweg – Bleckeder Land-
straße. Hierzu gibt die Hansestadt den Hinweis, dass es sich bei der Ein-
mündung Dahlenburger Landstraße/Pulverweg um einen Unfallschwer-
punkt handelt, den man seit Jahren zu entschärfen versucht. Der Bereich
Dahlenburger Landstraße östlich von „Am Schützenplatz“ bis westlich
„Pulverweg“ soll umgebaut werden; der Beginn der Arbeiten ist für Ende
2022/Anfang 2023 geplant. Aufgrund des Unfallschwerpunktes bestehen
Planungen im Stadium der Vorplanung, den Pulverweg im Einmündungs-
bereich zur Dahlenburger Landstraße als Einbahnstraße in Nord-/Süd-
Richtung einzurichten. Dies würde bedeuten, dass die geplante Umlei-
tungsführung U 1a in Fahrtrichtung Hamburg nicht wie angedacht umge-
setzt werden kann.

g) Die regionalen und überregionalen Verkehrslenkungsmaßnahmen sollten vor Baubeginn des 1. BA der A 39 im Straßennetz „bereitgestellt“ werden, damit dann während der Bauzeit des 1. BA jederzeit auf diese „zugegriffen“ werden kann. Dadurch können wesentliche Entlastungen der Verkehrsstärke erreicht werden, die nicht mehr allein innerstädtisch abgeleitet werden müsste.

h) Das innerstädtische Umleitungskonzept ist mit Visualisierungen darzustellen, um notwendige „Störfall“-Signalisierungen zu ermitteln und um diese dann zum Baubeginn des 1. BA der A 39 in den betroffenen Lichtsignalanlagen als zusätzliche Signalprogramme hinterlegt zu haben.

Vor diesem Hintergrund fordert die Hansestadt, das Umleitungskonzept zu überarbeiten und unter Beachtung der o.a. Aspekte an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Es ist weiterer Austausch zwischen den Beteiligten notwendig, um offene Fragen klären zu können. Auch die zugesagten aktuellen Pläne sollten nun zeitnah vorgelegt werden.

III. Lärmschutz, Erschütterungen

1. Immissionsschutztechnische Untersuchung, Unterlage 17.1

a) Die Vorhabenträgerin erklärt im Erläuterungsbericht zur Immissions-technischen Untersuchung (Unterlage 17.1.1) auf Seite 7-D2, dass als maßgebendes Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel und zur Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen weiterhin die RLS-90 zu verwenden sei. Sie beruft sich dazu auf die Übergangsvorschrift des § 6 der 16. BImSchV in der am 1. März 2021 in Kraft getretenen Fassung. Danach berechnet sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Verordnungsfassung, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist.

Gleichzeitig jedoch ergänzt die Vorhabenträgerin die immissionsschutztechnischen Untersuchungen um eine aktualisierte Berechnung unter Berücksichtigung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) (vgl. Unterlage 17.1.2a, Berechnung Beurteilungspegel nach RLS-19 (nachrichtlich)). Dieser Unterlage lässt sich nun entnehmen, dass unter Berücksichtigung der auf neue Vorhaben anzuwendenden Berechnungsvorschrift für Verkehrslärm an Straßen RLS-19 bei mindestens 250 weiteren Gebäuden zum Teil an mehreren Fassaden und über alle Stockwerke hinweg Grenzwertüberschreitungen vorliegen.

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist es nicht vertretbar, im Jahr 2022 den Lärmschutz gegenüber einer mitten durch das Stadtgebiet verlaufenden Autobahn nach einer mittlerweile überholten Berechnungsvorschrift für Lärmschutz an Straßen zu dimensionieren, nur weil der Planfeststellungsantrag vor dem 1. März 2021 gestellt wurde. Dies gilt erst recht für Planungen, für welche die Planfeststellung vor mehr als 10 Jahren begonnen wurde. Solchen sich dermaßen in die Länge ziehenden Planungen, für die auch heute nicht annähernd absehbar ist, ob und bis wann sie realisiert sein werden, kann und muss zugemutet werden, dass sie sich an Schutz- und Vorsorgestandards messen lassen müssen, wie sie in der RLS-19 für den Bau neuer Autobahnen niedergelegt sind.

b) Zwischen den Immissionsschutz-Unterlagen aus der Online-Konsultation (datiert: Nov. 2019) und aus der 2. Planänderung (datiert: März 2021) gibt es Unterschiede, die sich dem Betrachter nicht erschließen.

Die Tabelle 3 der Unterlage 17.1.1 zeigt die Höhe der Grenzwertüberschreitungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen für grob beschriebene Gebiete entlang der zukünftigen A 39 auf. Es ergeben sich folgende Unterschiede zwischen den Versionen

Nr.	Bezeichnung	Erscheinungsjahr	Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitung	Max. Grenzwertüberschreitung in dB(A)
-----	-------------	------------------	--	---------------------------------------

I	Landwehr	2019	Ca. 20 Wohngebäude	6,4 tags 8,4 nachts
		2021	4 Wohngebäude	6,0 tags; 8,0 nachts
II	Mischgebiet bei der Pferdehütte	2019	Ca. 6 Wohngebäude	10,0 tags 15,2 nachts
		2021	Ca. 6 Wohngebäude	6,4 tags; 11,5 nachts
III	Wohngebiet Moorfeld West	2019	Ca. 259 Gebäude	10,7 tags 13,6 nachts
		2021	Ca. 260 Gebäude	12,2 tags 17,9 nachts
IV	Wohngebiet Moorfeld Ost	2019	238 Gebäude	4,5 tags 10,1 nachts
		2020	240 Gebäude	13,8 tags 19,7 nachts

Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit

Bei der unter Ziffer I zusammengefassten Situation liegt der Unterschied in der Anzahl der betroffenen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen, die somit einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach hätten.

Bei Ziffer II liegen die Grenzwertüberschreitungen für das Jahr 2021 tags 3,6 bzw. nachts 3,7 dB(A) unter denen aus dem Jahr 2019.

Bei Ziffer III liegen die Grenzwertüberschreitungen für das Jahr 2021 tags 1,5 bzw. nachts 4,3 dB(A) über denen aus dem Jahr 2019.

Bei Ziffer IV liegen die Grenzwertüberschreitungen für das Jahr 2021 tags 9,3 bzw. nachts 9,6 dB(A) über denen aus dem Jahr 2019

Es ist nicht ersichtlich, dass und wie sich diese Unterschiede erklären lassen, denn die Emissionswerte der jeweiligen Straßenabschnitte haben

sich nur marginal geändert, die aktiven Schallschutzmaßnahmen haben keinerlei Änderungen erfahren und die verbleibenden passiven Ansprüche haben sich ebenfalls nicht in dem Rahmen verändert, der zu erwarten wäre.

Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass die Betrachtungen an Fehlern leiden, die sich durch das gesamte Gutachten ziehen und so für die betroffenen Anwohner zu erheblichen Nachteilen führen.

2. Verkehrsuntersuchung, Unterlage 21.1.

Die Verkehrsuntersuchung beruht auf einem Analysemodell, das basierend auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen (SVZ) 2015 auf das Jahr 2015 fortgeschrieben wurde, dabei wurde als Prognosehorizont das Jahr 2030 gewählt. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014. Die Verkehrszahlen basieren demnach auf einer Verkehrszählung im Jahr 2015; das Prognosejahr ist das Jahr 2030.

Der Prognosehorizont in einem Planfeststellungsverfahren sollte auf mindestens 15 Jahren ausgelegt sein und 10 Jahre nicht unterschreiten. Für das Jahr der Analyse (2015) trifft dies zu. Für die Realität nicht. Wir schreiben das Jahr 2022, das bedeutet, dass die Analyse bereits sieben Jahre alt und das Prognosejahr lediglich acht Jahre entfernt ist.

Zur Ermittlung der Verkehrsentwicklung werden die Verkehrsmengen auf Bundesfern- und Landesstraßen in Niedersachsen alle fünf Jahre erfasst. Sie gehen in die bundesweiten Erhebungen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein. Die Zählergebnisse sind wesentliche Grundlage der Straßenplanungen. 2020 sollte turnusgemäß gezählt werden. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die SVZ jedoch auf das Jahr 2021 verschoben. Die Zählungen haben zwischen April und Oktober 2021 stattgefunden. Die Ergebnisse werden im Herbst 2022 zur Verfügung stehen.

In Anbetracht der Tatsache, dass mit dem Baubeginn der A 39, 1. BA, frühestens im Jahr 2024 gerechnet wird, erwartet die Hansestadt Lüneburg

eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der SVZ 2021 mit einer Analyse Stand 2021 und dem Prognosejahr 2035.

Da die Verkehrsuntersuchung u.a. Grundlage für die Immissionsschutzberechnungen, für die Dimensionierung des Lärmschutzes und für das Luftschadstoffgutachten ist, müssen dann auch diese Gutachten noch einmal aktualisiert werden.

3. Baulärmgutachten, Unterlage 21.2.1

Im 1. Planänderungsverfahren zum Neubau der A39 (2017) wurde seitens der Vorhabenträgerin erstmals ein Baulärmgutachten (Unterlage 21.2) beigelegt. Das Baulärmgutachten leidet in mehrfacher Hinsicht an Mängeln. Auf die bereits in den vorangegangenen Einwendungen und TÖB-Stellungnahmen der Hansestadt Lüneburg dargelegten Mängel wurde seitens der Vorhabenträgerin nicht substantiell reagiert, eine Überarbeitung des Baulärmgutachtens erfolgte nicht.

Im Baulärmgutachten wird der bereits jetzt vorhandene Verkehrslärm zur Bestimmung der Vorbelastung eines Gebietes herangezogen. Je stärker ein Gebiet, z. B. ein Misch- oder Wohngebiet, bereits vor den Bauarbeiten der A39 mit Verkehrslärm beaufschlagt wird, desto höher darf auch der Lärm durch die Straßenbautätigkeiten (Zumutbarkeitsschwelle) sein.

Für das Hanseviertel (im Baulärmgutachten als „Neu Hagen“ bezeichnet) ist die Ostumgehung die maßgebende Lärmquelle. Jedoch wurde bei den Berechnungen der vorhandenen Verkehrslärmvorbelastung außer Acht gelassen, dass sich eine 4 m hohe Lärmschutzwand westlich der Ostumgehung zwischen der Eisenbahnüberführung und der Ausfahrt zur Bleckeder Landstraße befindet. Diese Wand wirkt lärm mindernd, so dass die Vorbelastung deutlich geringer ist als im Baulärmgutachten angenommen. Daraus ergibt sich eine deutlich geringere Zumutbarkeitsschwelle. Insbesondere in diesem Punkt ist das Gutachten nachzubessern.

Die schalltechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros Lärmkontor (Unterlage 21.2.1) vom 24.02.2021 geht nicht auf die von der Stadt geltend gemachten Mängel ein. Sie berücksichtigt lediglich die Veränderung der

Verkehrsmengen in Bezug auf die Verschiebung des Bauzeitbeginns von 2020 auf 2024 und schlussfolgert, dass die Verkehrsmengen sich nur marginal änderten und somit das Baulärmgutachten aus 2017 weiterhin Bestand habe. Die Hansestadt widerspricht dieser Aussage und fordert auch insoweit eine vollständige Überarbeitung der Stellungnahme.

4. Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld

Die Hansestadt Lüneburg hält an ihrer Auffassung fest, dass heute vorhandene Lärmschutzanlagen auch weiterhin zum Zwecke des Lärm- und Sichtschutzes genutzt und nicht beseitigt werden sollten. Insbesondere ist hier der Schutzwall nördlich Lüne-Moorfeld zu nennen. Neben dem Lärmschutzeffekt dieses Walles ist zu bedenken, dass die Beseitigung der Wallanlage freie Sicht auf die Autobahn ermöglichen und auch die Flora und Fauna beeinträchtigen würde. Wenn und soweit Teile der Wallflächen nicht mehr zur Verfügung stehen sollten, könnten Kombinationen aus Wall und Gabionen oder aus Wall und Panelwänden als alternative Lärm- und Sichtschutzmöglichkeiten gewählt werden.

5. Erschütterungen

Eine fachgutachterliche Stellungnahme zum Thema Erschütterungen fehlt weiterhin. Die Vorhabenträgerin beruft sich darauf, dass durch die Maßnahmen zur Lärmreduzierung während der Bauzeit bereits größtenteils die Auswirkungen durch Erschütterungen auf die umliegende Bebauung vermieden würden. Das ist so nicht richtig. Geräusche werden überwiegend über die Luft übertragen, dort wirken die Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Erst der Sekundärschall eines Geräusches sowie direkt einwirkende Erschütterungen werden über den Boden weitergeleitet.

Die von der Vorhabenträgerin aufgeführte Positivliste von zu verwendenden Arbeitsgeräten und Arbeitsverfahren reicht nicht aus, um hier der Vorsorgepflicht zu genügen, zumal im gleichen Atemzug eine Aufhebungs-/Ausnahme-Klausel zur Verpflichtung ausgesprochen wird.

Auch die Aussage, „an Engstellen mit angrenzender Bebauung werden Monitor-Konzepte vorgesehen“, genügt aus Sicht der Hansestadt nicht.

Es muss bereits vor der Planfeststellung geklärt werden, in welchen Gebieten Erschütterungen zu befürchten sind, die zu Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft führen.

Unberücksichtigt lässt die Vorhabenträgerin auch die Beurteilung von Erschütterungen, die durch Baufahrzeuge verursacht werden.

Eine Beweissicherung zum Substanzerhalt von Gebäuden reicht keinesfalls aus. Es sind in jedem Fall Messungen gemäß DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen durchzuführen. Auch insoweit ist nachzubessern.

IV. Verkehrliche Erschließung, Mobilität

1. Anbindung Gewerbegebiet Bilmer Berg II

Im Hinblick auf die städtebaulichen Planungen der Hansestadt südlich der AS B 216 ist zu berücksichtigen, dass das geplante Gewerbegebiet Bilmer Berg II nicht über das bestehende Gewerbegebiet Bilmer Berg I erschlossen werden kann. Auch eine Anbindung an die im Norden des Plangebiets Bilmer Berg II gelegene L 221 wird nicht möglich sein, weil sie zu dicht an die Kreuzung B 216/L 221 heranrücken würde.

Auf diese Thematik war bereits in den Einwendungen der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012 unter Bezugnahme auf die Anlage 4 „Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung der Gewerbegebiete „Bilmer Berg“ in der Hansestadt Lüneburg“ aus Mai 2011 explizit hingewiesen worden – bislang ohne erkennbare Reaktion der Vorhabenträgerin.

Zur Sicherung der Erschließung des Gewerbegebiets „Bilmer Berg II“ ist ein Anschluss an die B 216 gemäß **anliegender Skizze A 1** zwingend erforderlich. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum 2. Planungsabschnitt müsste daher eine Ausweitung des Profils der angedachten Unterführung vorgesehen werden. Die eigentliche Erschließungsstraße sowie deren Anbindung an die AS B 216 einschließlich der entsprechenden

Änderung der Kreuzung würde dann planfeststellungsetzend im Rahmen der städtebaulichen Planung zum Gewerbegebiet „Bilmer Berg II“ umgesetzt werden können.

Die Hansestadt bittet nachdrücklich darum, diesen Aspekt in den Blick zu nehmen.

2. Brückenbauwerk BW 1-1

Gemäß den lfd. Nummern 7 und 8 des Regelungsverzeichnisses wird das vorhandene Überführungsbauwerk der L 216 abgebrochen und das Brückenbauwerk BW 1-1 neu errichtet. Nicht ausdrücklich erwähnt wird, ob vor dem Abbruch des Überführungsbauwerks im Zuge der L 216 (lfd. Nr. 7 des Regelungsverzeichnisses) ein Behelfsbauwerk errichtet wird, über das der Verkehr in und aus Richtung Bardowick geführt werden kann, bis das Brückenbauwerk BW 1-1 gebaut worden ist und benutzt werden kann. Auf Seite 222 der Unterlage 1 ist lediglich recht vage davon die Rede, dass der Verkehr auf der L 216 mittels Provisorien und teilweiser Spureinschränkung aufrechterhalten werden solle. Dieser Punkt darf nicht ungeklärt bleiben, weil es, je nachdem, wie verfahren soll, u.U. zu massiven Problemen an anderen Stellen des Verkehrsnetzes kommen kann.

Würde ohne eine Behelfsbrücke wie z.B. in der Erbstorfer Landstraße (lfd.-Nr. 157) gearbeitet, würden die intensiven Verkehrsbeziehungen aus/in Richtung Bardowick für die Dauer der Arbeiten komplett unterbrochen. Der Schleichverkehr würde sich in Richtung der Ortschaft Ochtmissen und der Bernsteinbrücke orientieren, die aber für den allgemeinen Verkehr nicht freigegeben ist. Die Goseburg wäre aus Richtung Osten nicht erreichbar und Hamburg nur über den Umweg auf der Ortsumgehung Abfahrt Adendorf (Lüne-Süd), um dann wieder Richtung Norden (Lüne-Nord) zu fahren. Alternativ müsste der Verkehr über Am Alten Eischenwerk – Lise-Meitner-Straße – Bockelmannstraße und umgekehrt geführt werden. Zusätzlich würde ein großer Teil des Verkehrs aus Bardowick über die Elba-Kreuzung – B209 – Bockelmannstraße und umgekehrt ebenfalls einen Teil dieser Strecke nutzen.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass sich die städtische Feuerwache Mitte in der Lise-Meitner-Straße befindet und damit Zielort für in Zivil anfahrende Kräfte und Quelle für ausrückende Einsatzkräfte ist. Im Interesse des abwehrenden Brandschutzes muss die Hansestadt unter Beachtung der einschlägigen Ausrücke- und Hilfsfristen auf möglichst freie Verkehrswege in diesem Bereich bedacht sein.

Hier muss die Planung konkretisiert werden, damit Klarheit über die Maßnahmen und ihre etwaigen Auswirkungen auf den Bauablauf und auf den Inhalt des Umleitungskonzepts herrscht.

3. Brücke für den Radweg nach Adendorf

Der Radverkehr ist in den letzten Jahren immer wichtiger geworden, er hat zahlenmäßig in und um Lüneburg stark zugenommen. Aus diesem Grund weist die Hansestadt nochmals darauf hin, dass es notwendig ist, den Radverkehr zwischen Lüneburg und Adendorf während der Bauphase durch eine Behelfsbrücke im Bereich der heute für den Radverkehr vorhandenen Überführung über die Ostumgehung zu ermöglichen.

4. Kreisverkehr Bleckeder Landstraße

Der Kreisverkehr Bleckeder Landstraße (KP₄-TK₂) ist in der Morgenspitze nicht leistungsfähig. Es bildet sich regelmäßig ein Rückstau bis auf den Verzögerungstreifen der OU Lüneburg (B₄/B₂₀₉). Diesem Problem wird, soweit ersichtlich, weiterhin nicht nachgegangen.

5. Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Hinblick darauf, dass die LSA CVS₂₇₃ (KP₁-TK₁), CVS₁₃₃₆ (KP₁-TK₂) und CVS₂₆₇ (KP₁-TK_{1a}) zwischenzeitlich auf den Verkehrsleitrechner (VSR) der Hansestadt Lüneburg geschaltet wurden, sollten zur Bestätigung der ermittelten Fahrspuren in diesem Bereich Visualisierungen mit den aktuellen Echtzeitdaten aus dem VSR und den Prognosedaten erfolgen, um die in Festzeit (Planung) berechneten Signalisierungen mit den tatsächlichen verkehrsabhängigen Signalisierungen und Umlaufzeiten (ist-soll) zu vergleichen.

Für die LSA CVS1338 Lüneer Rennbahn, CVS1059 AS B209 Ost (KP2-TK1), CVS1058 AS B209 West (KP2-TK2) und CVS1055 Erbstorfer Landstraße auf der Artlenburger Landstraße/Bockelmannstraße sollten zur Bestätigung der ermittelten Fahrspuren in diesem Bereich ebenfalls Visualisierungen erfolgen (verkehrsabhängige Schaltungen und längere Umlaufzeiten).

Auf der Erbstorfer Landstraße sind die LSA CVS1011 (KP3-TK1), CVSXXX (KP3-TK2) und die CVS321 Brandheider Weg über Leerrohre zu verbinden und per Kabel an die CVS331 anzubinden.

Auf der B 216 sind zwischen der LSA CVS277 (KP6a), der CVSXXX (KP6b), der CVSXXX (KP6-TK2) und der CVSXXX (KP6-TK1) Leerrohre zu verlegen und die zusätzlichen LSA per Kabel an die CVS277 anzubinden, da zwischenzeitlich die LSA CVS217 (KP5-TK2), CVS218 (KP5-TK1) und die CVS277 (KP6a) auf den VSR der Hansestadt Lüneburg aufgeschaltet wurden.

Die Darstellung der LSA CVSXXX (KP3-TK2) auf der Erbstorfer Landstraße fehlt.

6. Weitere Hinweise

a) Auf den im Jahr 2004 durch das damalige SBA Lüneburg erfolgten Umbau der LSA CVS1059 (KP2-TK1) mit dem freien Rechtsabbieger in Richtung Norden (Adendorf) wird erneut verwiesen.

b) Im Bereich der AS B 209 werden sich noch teilweise die Reste des alten Lüneer-Kreisels im Untergrund der jetzigen OU Lüneburg befinden.

c) Auf die problematischen Baugrundverhältnisse im Bereich der AS L216 (alte Deponie im Bereich des Anschlusses von der A 39 zum KP1-TK1) und auf den Vorbelastungsdamm zur Errichtung des derzeitigen Brückenbauwerkes in den 1980er Jahren wird hingewiesen. Das gleiche gilt für die Verbreiterung des Damms im Bereich der AS L 216 in Richtung AS B 209 bis östlich der Ilmenau-Querung (BW 1-2).

d) Zwischen dem KP6a und dem KP5-TK1 ist der Verzicht auf die südliche Fahrspur Richtung Westen zu prüfen, da es am KP6a nur eine Fahrspur in diese Richtung gibt

e) Die Trassenverschiebung der B 216 zum Schutz der Apfelallee ist grds. zu begrüßen. Jedoch wurden hier nicht die Mindestmaße des Knotenpunktes zur Reduzierung des Flächenverbrauchs angesetzt.

V. Umwelt

1. Artenschutz - Rotmilan

Ein Rotmilan ist mit einem Brutrevier mit nachgewiesenem Horst in einem verinselt liegenden Wäldchen östlich von Alt Hagen bestätigt. Zwischen dem Wäldchen und der geplanten Trasse der A 39 liegen ca. 350 m. Die weiterführende Trasse südlich der Anschlussstelle im Bereich der B 216 würde demnach zukünftig das Jagdrevier des Rotmilans, welches nachweislich sehr groß ist und im Jahresverlauf wechselt, durchschneiden. Zu prüfen ist, ob der Rotmilan auch schon im 1. Planungsabschnitt berücksichtigt werden muss und nicht erst im 2. Abschnitt.

2. Gewässer - Raderbach

Im Hinblick auf die Verlängerung des Raderbachs und den neuen Sandfang ist Folgendes zu berücksichtigen:

Der Raderbach als oberirdisches Gewässer steht gemäß § 40 Abs. 1 WHG in der Unterhaltungslast der Hansestadt Lüneburg. Die bestehende Unterhaltungslast wird auch nicht gemäß § 40 Abs. 2 WHG auf einen Dritten übertragen. Die Hansestadt Lüneburg verlangt eine gerechte Ablösung für den durch die Verlängerung des Raderbachs um einen neuen 248,3 Meter langen Gewässerabschnitt hervorgerufenen Unterhaltungsmehraufwand. Darüber hinaus hat die Bundesrepublik Deutschland insgesamt den neu zu errichtenden Sandfang zu unterhalten. Dieser Sandfang wird ausschließlich deswegen errichtet, um den zur A 39 gehörenden Durchlass vor übermäßigem Sandanfall zu bewahren. Der Sandfang ist damit

notwendiger Teil des Durchlasses, welcher in die Bau- und Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland fällt.

VI. Brandschutz Tunnelbauwerk

Was das wichtige Thema „Brandschutz im Bereich des Tunnelbauwerks“ betrifft, schließt sich die Hansestadt den Forderungen des Landkreises Lüneburg in dessen Stellungnahme vom 30. Juni 2022 an. Im Einzelnen geht es um folgende Punkte:

Die gemäß Sicherheitskonzept, Punkt 4.5, für das Tunnelbauwerk zu errichtende Brandmeldeanlage sollte auf die Kooperative Leitstelle des Landkreises Lüneburg aufgeschaltet werden. Die Brandmeldeanlage ist in der Kategorie 1 (Vollschutz) nach DIN 14675, DIN VDE 0833 und EN 54 zu planen, errichten und unterhalten. Vor Ausführung der Installationsarbeiten ist der Brandschutzdienststelle unter brandschutz@landkreis-lueneburg.de das Brandmelde- und Alarmierungskonzept gemäß Ziffer 5 DIN 14675 zur Freigabe vorzulegen. Die Feuerwehrlaufkarten sind vor dem Termin der Aufschaltung zur Freigabe vorzulegen.

Bei der Planung der Schließanlage des Objekts ist zu berücksichtigen, dass im Feuerwehrschlüsseldepot maximal drei Schlüssel hinterlegt werden können. Bei Verwendung einer elektronischen Schließanlage muss der Zugang zu den überwachten Räumen über einen passiven Transponder (ohne Batterie) sichergestellt sein. Die Freigabe zur Bestellung des vom VdS anerkannten Feuerwehrschlüsseldepots und der erforderlichen Schließung ist beim Stadtbrandmeister der Feuerwehr Lüneburg, Hr. Diesterhöft, schriftlich zu beantragen.

Die gesamte Brandmeldeanlage ist vor der Aufschaltung durch einen bauordnungsrechtlich anerkannten Sachverständigen überprüfen zu lassen. Der Prüfbericht ist der Brandschutzdienststelle des Landkreises Lüneburg vor dem Termin der Aufschaltung vorzulegen.

Die geplanten Fluchttüren in der Mittelwand des Tunnelbauwerks sind gemäß RABT 2006 und den vorgelegten Sicherheitskonzepten des Fachplanungsbüros Stredich Beratende Ingenieure GmbH & Co.KG, Bochum, für

Betrieb (vom 02.04.2015) und Bauphase mit Gegenverkehr (vom 02.04.2015) in der brandschutztechnischen Qualität T90 RS auszuführen. Sollten in der Betriebsphase des Tunnels diese Türen nicht mehr als Fluchttüren zu verwenden sein, so sind sie weiterhin als Angriffswege für die Feuerwehr vor- und entsprechend instand zu halten.

Im Bereich der Fluchttüren in den Mittelwänden sind jeweils zwei fest eingebaute Druckrohrstücke DN 75 mit beiderseitigen Kugelabsperungen, Festkupplungen „Storz-B“ und Blindkupplungen anfahrssicher einzubauen, um eine Wasserförderung in den Nachbartunnel ohne Offenhaltung der Brandschutztüren zu ermöglichen.

Die technische Ausführung der an den Tunnelportalen gelegenen Löschwasserbehälter 72 m³, sowie deren Erreichbarkeit, ist in Abstimmung mit der Brandschutzdienststelle des Landkreises Lüneburg und der Feuerwehr Lüneburg festzulegen.

Für die Bauphase kann (in Abstimmung mit der Brandschutzdienststelle des Landkreises Lüneburg und der Feuerwehr Lüneburg) eine mobile Löschwasservorhaltung zugelassen werden.

Das Tunnelbauwerk ist, in Abweichung zu den vorgelegten Sicherheitskonzepten, mit einer digitalfunkfähigen Objektfunkanlage auszurüsten. Dabei ist über die unterbrechungsfreie Funkversorgung der Betriebsfrequenzen der BOS im Bereich Lüneburg hinaus eine Einsatzfunkversorgung mittels einer Objektfunkanlage vom Typ TMOa zu installieren. Die Bedienung und Überwachung aller Funktionen der BOS-Funkanlagen muss von der Kooperativen Leitstelle des Landkreises Lüneburg aus gewährleistet sein. Die Ausführungsplanung ist mit der Brandschutzdienststelle des Landkreises Lüneburg und der Feuerwehr Lüneburg abzustimmen.

Flächen für die Feuerwehr sind gemäß der „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ herzustellen. Zulässige Materialien für die oberste Deckschicht von Flächen für die Feuerwehr sind Plattenbeläge, Rasengittersteine, Pflastersteine, Asphalt- und Betondecken. Schotterrasenflächen sind nicht zugelassen.

Es muss sichergestellt sein, dass die bauliche Anlage im Gefahrenfall jederzeit von den Einsatzkräften erreicht werden kann. Sollte die bauliche Anlage eingefriedet werden, ist in Absprache mit der Brandschutzdienststelle ein geeignetes Schlüsseldepot vorzusehen, in dem der Schlüssel für das Zugangstor/-tür zu hinterlegen ist.

Für die baulichen Anlagen sind Feuerwehrpläne nach DIN 14095 anzufertigen und der Brandschutzdienststelle des Landkreises Lüneburg zur Freigabe vorzulegen. Diese sind für die Tunnelanlage bereits in der Bauphase herzustellen und bei grundlegenden Änderungen gemäß den Baufortschritten zu revidieren und neu vorzulegen. Für das Betriebsgebäude muss der Feuerwehrplan vor Inbetriebnahme vorliegen und freigegeben sein.

Die gemäß Sicherheitskonzepten einzubauende Videoübertragungsanlage ist dergestalt auszulegen, dass bei Auslösung der Brandmeldeanlage die Bildübertragung auch in die Kooperative Leitstelle des Landkreises Lüneburg erfolgt. Die Konzeption der Videoanlage und der Übertragungsanlage hat im Einvernehmen mit der Brandschutzdienststelle des Landkreises Lüneburg zu erfolgen.

Die örtlich zuständige Feuerwehr Lüneburg ist während der Bauphase bei Änderung der Zufahrts- oder Angriffswege in die örtlichen Verhältnisse einzuweisen. Vor der Erstinbetriebnahme ist die örtlich zuständige Feuerwehr Lüneburg in die erforderlichen Maßnahmen im Einsatzfall einzuweisen. Die Einweisungen sind in Absprache mit der Feuerwehr Lüneburg durchzuführen und der Brandschutzdienststelle schriftlich nachzuweisen. Der zuständigen Feuerwehr ist in Abständen von maximal 5 Jahren Gelegenheit für eine Übung an der baulichen Anlage zu geben.

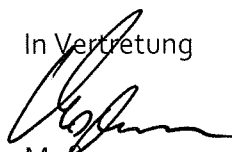
Die vorstehenden Anforderungen an den Brandschutz insbesondere im Bereich des Tunnelbauwerks sind im Planfeststellungsbeschluss verbindlich vorzugeben.

VII. Bezugnahme auf bisherige Stellungnahmen

Abschließend verweist die Hansestadt Lüneburg auf ihre Stellungnahmen als Trägerin öffentlicher Belange bzw. als Einwenderin im bisherigen Planungsverfahren. Die Ausführungen gelten weiterhin, die Einwendungen werden uneingeschränkt aufrechterhalten, soweit sie sich nicht durch Planänderungen offensichtlich erledigt haben.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Moßmann