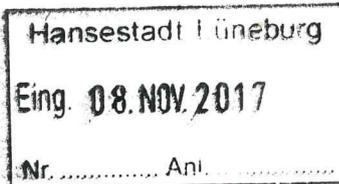




Hansestadt Lüneburg · Postfach 25 40 · 21315 Lüneburg

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

**Hansestadt Lüneburg
Bereich Umwelt
Bei der Ratsmühle 17 a
21335 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: 07.11.2017

**Planänderungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz für den Neubau der A 39 –
Wolfsburg, 1. Bauabschnitt: Lüneburg-Nord (AS L216) bis östlich Lüneburg (AS B216)
Ihr Zeichen: P212-31027-1-1 D/A 39-1.BA**

Einwendungen und Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

fristgerecht erhebt die Hansestadt Lüneburg in der oben bezeichneten Angelegenheit Einwen-
dungen und gibt eine Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange ab.

Die Einwendungen und die Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange entnehmen Sie
bitte den als Anlage 1 und Anlage 2 beigefügten Schreiben. Weil auf die im Jahr 2012 seitens
der Hansestadt Lüneburg erhobenen Einwendungen bzw. auf die von ihr abgegebene Stel-
lungnahme Bezug genommen wird, füge ich die entsprechenden Schriftstücke zu Ihrer Ge-
schäftserleichterung als Anlage 3 und Anlage 4 ebenfalls bei.

Ungeachtet der vorgetragenen Bedenken im Zuge des Planänderungsverfahrens möchte ich
betonen, dass die Hansestadt Lüneburg gleichwohl den Weiterbau der A 39 begrüßt und daher
auch künftig dafür zur Verfügung steht, im Dialog mit der Vorhabenträgerin etwaige Konflikt-
punkte auszuräumen.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Moßmann

Anlagen



- KOPIE -

**Planänderungsverfahren nach § 17
Bundesfernstraßengesetz für den Neubau der
A 39 – Wolfsburg, 1. Bauabschnitt:
Lüneburg-Nord (AS L216) bis
östlich Lüneburg (AS B216)**

Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg

07.11.2017

FALKEN

Ösenhefter / eyelet flat file
1/1 Vorderdeckel/full size cover
Kaufm. und Behördenheftung
entspricht DIN 821

biau/blue 80003882, grün/green 80003890,
gelb/yellow 80003908,
chamois 80000565, rot/red 80000557,
grau/grey 80003916, orange 80003924



Birlla-Falken GmbH, Am Bahnhof 5, D-03185 Peitz
Made in Germany



Gliederung

Einleitung	1
I. Belange des Straßenbaus und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs	2
1. Erfordernisse im Bereich der AS Erbstorfer Landstraße	2
a. Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ (zu Nr. 156, Unterlage 11)	2
b. Einmündung zum Fuchsweg: Querungshilfe	3
c. Grünzugverbindung Lärmschutztunnel – Anschluss an die Erbstorfer Landstraße	3
d. Lichtsignalanlage Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg	5
e. Notwendige Anpassung weiterer Anlagen/Sonstiges	5
f. Hinweis: Gastransportleitung neben der Fahrbahn	5
2. Entfall der Anschlussrampe zwischen B 216 und Lilienthalstraße (Unterlage 5, Blatt Nr. 8)	6
3. Zu Nr. 117 und 118, Unterlage 11 (vgl. Unterlage 5, Blatt Nr. 4)	6
4. Direkte Fußwegeverbindung zwischen Rilkestraße und Gerhart-Hauptmann-Straße	7
5. Zu Nr. 196, Unterlage 11, und Nr. 3.3.3.3 des Erläuterungsberichts	7
6. Ausbau Knotenpunkt L 216	8
a. Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr	8
b. Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte	8
c. Verkehrsführung im Bereich der Knotenpunkte 7 und 8	9
d. Vorhandene Bushaltestellen an der Hamburger Straße/K 46	9

aa.	Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Lüneburg	10
bb.	Querungshilfe für Fußgänger erforderlich.....	10
cc.	Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick.....	10
7.	Anbindung August-Wellenkamp-Straße (Nr. 313, Unterlage 11; Nr. 4.5.2.7 des Erläuterungsberichts, S. 130)	11
8.	Zur Unterführung von Gleisanlagen	11
a.	Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburger Hafenbahn	11
b.	Abschlussgleis Industriebahn Lüneburg	12
9.	Anschlussknoten an der K 37 (AS Kaltenmoor)	12
10.	Anschlussstelle B 209 (Nr. 101 ff., Unterlage 11).....	13
a.	Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße.....	13
b.	Signalisierung des Rechtsabbiegers an der östlichen Anschlussrampe.....	14
c.	Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr	14
d.	Anpassung der bestehenden UI-Vereinbarung	15
11.	Kreisverkehr an der AS Bleckeder Landstraße	15
12.	Änderung der Fahrbahnmarkierungen	15
13.	Umleitungskonzept für die Betriebsphase der A 39.....	16
14.	Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben.....	17
II.	Städtebauliche uns sonstige kommunale Belange	18

III. Belange des Immissionsschutzes 18

IV. Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen. 19

Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg als Trägerin öffentlicher Belange im Planänderungsverfahren für den Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, 1. Bauabschnitt: Lüneburg-Nord (AS L 216) bis östlich Lüneburg (AS B 216), Bau-km 1+000 bis Bau-km 8+700

Einleitung

Der Vorhabenträger hat die Änderung des im Mai und Juni 2012 ausgelegten Planes beantragt. Es besteht bis zum 15. November 2017 die Möglichkeit, zu den geänderten bzw. neu in das Planungsverfahren eingeführten Unterlagen als Träger öffentlicher Belange Stellung zu nehmen. Von dieser Möglichkeit macht die Hansestadt Lüneburg nachstehend Gebrauch.

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt, dass der Vorhabenträger einige Forderungen, Anregungen und Hinweise aus der Stellungnahme vom 17. Juli 2012 aufgegriffen und berücksichtigt hat. Soweit ihre Stellungnahmen in den nunmehr ausgelegten Unterlagen keine Berücksichtigung gefunden haben, erhält die Hansestadt Lüneburg ihre unter dem 17. Juli 2012 vorgetragenen Forderungen, Anregungen und Hinweise aufrecht.

Nach Prüfung der geänderten bzw. nun erstmals vorgelegten Unterlagen weist die Hansestadt Lüneburg als Trägerin öffentlicher Belange nachstehend auf ihr bedeutsam erscheinende Aspekte hin und nimmt im Übrigen Bezug auf ihre Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 8. November 2017, die dieser Stellungnahme als **Anlage** beigelegt ist.

I. Belange des Straßenbaus und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

1. Erfordernisse im Bereich der AS Erbstorfer Landstraße

Die Planunterlage 5, Blatt Nr. 5 betrifft den Aus- bzw. Umbau der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße (vgl. auch Nr. 154 und 155, Unterlage 11).

Im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße ist ein Vollausbau in der Bauklasse III erforderlich. Insoweit wird auf die Einwendungsschrift vom 8. November 2017, Abschnitt V., S. 14, Bezug genommen.

Zudem muss die Planung in diesem Bereich neben den Interessen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auch die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Verkehrssicherheit von Fußgängern sowie weitere Gesichtspunkte berücksichtigen. Im Einzelnen:

a. Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ (zu Nr. 156, Unterlage 11)

Die aktualisierte Planung berücksichtigt die Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg vom 17. Juli 2012 in Ansätzen.

Die Hansestadt Lüneburg wiederholt vorsorglich den Hinweis, dass es aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist, die vorgenannte Bushaltestelle/Busbucht konform den aktuellen Regelungen (RASt06/EAO) auszugestalten. Notwendig ist ein barrierefreier Ausbau für mobilitätseingeschränkte Personen sowie die Anlegung eines Anfahrbords mit taktilen Leitelementen für sehbehinderte Personen im Wartebereich. Eine Anfahrmöglichkeit für 18-Meter-Gelenkbusse, welche bereits aktuell die Haltestelle „Hölderlinstraße“ insbesondere im Schülerverkehr anfahren, scheint nun vorgesehen zu sein.

Im Planfeststellungsbeschluss ist durch Nebenbestimmungen sicherzustellen, dass die vorgenannten Anforderungen im Zuge der Anpassung der Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ eingehalten werden.

Dies muss auch für die gegenüber gelegene Haltestelle „Hölderlinstraße“ in stadteinwärtiger Richtung gelten. Hier ist im Wartebereich zusätzlich ein Buswartehäuschen mit transparenten Elementen herzustellen.

b. Einmündung zum Fuchsweg: Querungshilfe

Eine Querungshilfe wurde zwischenzeitlich eingerichtet.

c. Grünzugverbindung Lärmschutztunnel — Anschluss an die Erbstorfer Landstraße

Im Bereich des künftigen Lärmschutztunnels (Nr. 138, Unterlage 11) ist vorgesehen, die Tunneloberfläche als Grünanlage zu gestalten und über einen durchgängigen Fußweg zu erschließen (Planfeststellungsunterlage 9.3, Seite 94 als textliche Erläuterung zur landschaftspflegerischen Maßnahme 11.2 G).

Am südlichen Portal des künftigen Lärmschutztunnels ist ferner eine **Schleuse** in der an dieser Stelle auf 4 Meter zu erhöhenden Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße (vgl. hierzu Nr. 147, Unterlage 11) vorgesehen.

In der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5, ist in Bezug auf die vorgenannte Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße ein Textfeld eingefügt. In diesem Textfeld heißt es: *„Möglicher Versatz der Lärmschutzwand“*.

Die Hansestadt Lüneburg geht davon aus, dass die Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße in Höhe des künftigen Südportals des Lärmschutztunnels konstruktiv als Schleuse (Überlappung und Versatz der Lärmschutzwand) ausgebildet wird, so dass die künftige Tunneldecke auch von der Erbstorfer Landstraße für Fußgänger und Radfahrer nutzbar ist. Vor diesem Hintergrund bleibt jedoch unklar, warum in dem Textfeld in der

Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5 von einem „*möglichen*“ Versatz gesprochen wird, sofern hiermit der Versatz der zu erhöhenden Lärmschutzwand zum Zwecke der konstruktiven Ausbildung der erforderlichen Schleuse gemeint sein sollte.

Vor diesem Hintergrund ist im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass die entlang der Erbstorfer Landstraße zu erhöhende Lärmschutzwand im Bereich des künftigen Südportals des Lärmschutztunnels konstruktiv als Schleuse (Überlappung und Versatz der Lärmschutzwand) ausgestaltet wird. Andernfalls wäre es für Fußgänger und Radfahrer aus der Erbstorfer Landstraße nicht möglich, die überschüttete Tunneldecke zu nutzen und den im nördlichen Bereich vorhandenen und verlegten Geh- und Radweg (vgl. Nr. 140, Unterlage 11) zu erreichen. Zur Wahrung des Sicherheitsempfindens von Fußgängern und Radfahrern muss die zu errichtende Schleuse ferner mit transparenten Elementen ausgebildet werden.

Anschließend an die Ausbildung der Schleuse in der Lärmschutzwand im Bereich des Südportals des künftigen Lärmschutztunnels ist offenbar ein Gehweg geplant, welcher als Anbindung an den in nördlicher Richtung verlegten und ebenfalls auf der Tunneldecke verlaufenden (vgl. Nr. 140, Unterlage 11) gemeinsamen Geh- und Radweg dient (zu diesem Gehweg vgl. Planfeststellungsunterlage 9.3, Seite 94 als textliche Erläuterung zur landschaftspflegerischen Maßnahme 11.2 G).

In diesem Zusammenhang ist aus Gründen der Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs sicherzustellen, dass die auf der Tunneloberfläche offenbar als Gehweg geplante wegemäßige Erschließungsverbindung zwischen der Schleuse in der Lärmschutzwand im südlichen Portal des künftigen Lärmschutztunnels und dem nördlich auf der Tunneloberfläche verlaufenden und verlegten gemeinsamen Geh- und Radweg ebenfalls als gemeinsamer Geh- und Radweg hergestellt wird. Andernfalls entstünde keine für Radfahrer durchgängig nutzbare Wegeverbindung, was erfahrungsgemäß zu erheblichen Sicherheitskonflikten mit Fußgängern führt. Aus Sicher-

heitsgründen ist der zuvor beschriebene gemeinsame Geh- und Radweg in ausreichender Breite herzustellen und auch zu beleuchten.

d. Lichtsignalanlage Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg

Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und einer effizienten Verkehrssteuerung ist die an der Erbstorfer Landstraße geplante Signalisierung mit der Signalisierung des Knotenpunktes Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg zu koordinieren und auf den Verkehrsleitreechner der Hansestadt Lüneburg aufzuschalten. Hierfür sind die erforderlichen Kabelverbindungen und Leerrohre zu verlegen. Das LSA-System muss kompatibel zu dem der Hansestadt Lüneburg sein. Die Lichtsignalanlagen sind gegen Ablösung des Unterhaltungsmehraufwands an die Hansestadt Lüneburg zu übergeben.

e. Notwendige Anpassung weiterer Anlagen/Sonstiges

Die vorgesehene Planung im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße erfordert ferner die notwendige Versetzung und Anpassung weiterer Anlagen. Dies betrifft zum einen die in diesem Bereich vorhandenen Schaltkästen für die öffentliche Beleuchtung sowie – zum anderen – die Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der östlichen Rampe in die Erbstorfer Landstraße.

Ferner fehlt in der Planunterlage 5, Blatt Nr. 5 ein Geradeauspfeil (Fahrbahnmarkierung) auf der Anschlussrampe Richtung „Hölderlinstraße“. Die vorgenannte Fahrbahnmarkierung ist – auch bereits in den Planfeststellungsunterlagen – zu ergänzen und herzustellen.

f. Hinweis: Gastransportleitung neben der Fahrbahn

Es wird erneut darauf hingewiesen, dass sich nach Kenntnis der Hansestadt Lüneburg in der Ausfahrrampe der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße unmittelbar rechts neben der Fahrbahn eine Gastransportleitung befindet (Nr. 161, Unterlage 11), deren Lage in der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5, nicht korrekt eingezeichnet

ist.

2. Entfall der Anschlussrampe zwischen B 216 und Lilienthalstraße (Unterlage 5, Blatt Nr. 8)

Die aktuelle Planung im hier angesprochenen Bereich gibt den Stand der Gespräche zwischen der Hansestadt Lüneburg und dem Vorhabenträger im Wesentlichen richtig wieder. Die in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012 unter I. 2., S. 9 ff., angesprochenen Aspekte (Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs, Querungshilfe und Beleuchtung) finden im Rahmen der nun vorliegenden Planung, soweit ersichtlich, hinreichende Berücksichtigung.

3. Zu Nr. 117 und 118, Unterlage 11 (vgl. Unterlage 5, Blatt Nr. 4)

Die Nr. 117 und 118 der Unterlage 11 betreffen den Rückbau eines vorhandenen Überführungsbauwerks, welches zum Zwecke der Baufreiheit während der Baumaßnahme zur A 39 abgebrochen werden soll mit der Folge, dass der über dieses Überführungsbauwerk verlaufende Geh- und Radweg für zwei Jahre gesperrt sein soll. Das vorgenannte Überführungsbauwerk verläuft im Zuge einer Radwegeverbindung durch das „Lüner Holz“, welches im Eigentum des von der Hansestadt Lüneburg gemäß § 135 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) verwalteten Stifts St. Nikolai steht.

Aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sind der Abbruch des vorbezeichneten Brückenbauwerks und die damit verbundene Sperrung des Geh- und Radweges bis zur vollständigen Errichtung des Ersatzbauwerks nicht akzeptabel. Auf die Ausführungen in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 11 f., wird Bezug genommen.

4. Direkte Fußwegeverbindung zwischen Rilkestraße und Gerhart-Hauptmann-Straße

Nr. 140 der Unterlage 11 betrifft die Überführung eines vorhandenen Rad- und Gehwegs im Bereich des künftigen Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland. Der zu überführende Rad- und Gehweg soll „behindertengerecht“ (d.h. barrierefrei) ausgestaltet werden.

Aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Fußgängerverkehrs ist darüber hinaus zumindest eine direkte Fußgänger- verbindung mittels Treppen von der Gerhart-Hauptmann-Straße zur Rilkestraße notwendig, was im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen ist. Durch die Verlegung des vorgenannten Rad- und Gehweges (Nr. 140, Unterlage 11) erfolgt nämlich ein Anschluss der östlich und westlich des künftigen Lärmschutztunnels gelegenen Gebiete über einen höchst umständlich und streckenmäßig sehr langen überführten Rad- und Gehweg.

Die zuvor genannte Treppenanlage über den künftigen Lärmschutz- tunnel Moorfeld und der über die Tunneldecke verlegte Geh- /Radweg nebst Rampen sind nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg ferner für den öffentlichen Verkehr zu widmen und müssen daher eine öffentliche Beleuchtung erhalten. Hierüber ist eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger bzw. dem Bund und der Hansestadt Lüneburg zu schließen.

5. Zu Nr. 196, Unterlage 11, und Nr. 3.3.3.3 des Erläuterungsberichts

Auf Seite 49 des Erläuterungsberichts (Punkt 3.3.3.3) werden der Erhalt der Anschlussstelle Bleckeder Landstraße und die im Zuge der Baumaßnahmen erforderliche Vergrößerung und Verlegung der vorhandenen Anschlussrampen dargestellt (vgl. auch Planunterlage 5, Blatt Nr. 6). Die nun vorgelegten Unterlagen greifen die Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg vom 17. Juli 2012, S. 13 auf.

6. Ausbau Knotenpunkt L 216

a. Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr

Unter Ziffer 4.5.2.1 des Erläuterungsberichts werden die Gestaltung und die Bemessung des Knotenpunktes „Anschlussstelle L 216“ dargestellt (Nr. 5 ff., Unterlage 11). Im Rahmen des Unterpunktes „Anbindung der AS-Rampen an die L 216“ betreffend den Knotenpunkt im Nordost-Quadranten wird ausgeführt, dass die Zufahrt zu diesem Knotenpunkt mit einer Rechts- und zwei Linksabbiegestreifen ausgebildet werden soll. Ferner wird zutreffend festgestellt, dass im Bereich des vorgenannten Knotenpunktes ein 2,5 m breiter kombinierter Rad- und Gehweg kreuzt. Dieser bestehende kombinierte Rad- und Gehweg im Zuge der Hamburger Straße, welche in der Baulast des Landes Niedersachsen/des Landkreises Lüneburg steht, ist wie im jetzigen Bestand gegenüber dem rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugverkehr aus Richtung Lüneburg zu bevorzugen und insoweit an beiden vorgesehenen freien Rechtsabbiegern aus Gründen der Verkehrssicherheit mit Blinklicht zu sichern.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es erforderlich, dass die „neue“ Anschlussstelle L 216 im Hinblick auf den zuvor bezeichneten Rad- und Gehweg wie im aktuellen Bestand ausgestaltet wird, was dem Vorhabenträger erforderlichenfalls durch eine entsprechende Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben ist.

b. Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte

Die Darstellungen zum geplanten Ausbau und der Gestaltung des Knotenpunktes L 216 beziehen den sich unmittelbar am Ende der Baumaßnahme „Knotenpunkt L 216“ (vgl. Unterlage 5, Blatt 1; Nr. 9, Unterlage 11) anschließenden Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte trotz einer entsprechenden Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 14 f. weiterhin nicht mit ein. Die Hansestadt Lüneburg erhält ihre Stellungnahme daher weiterhin aufrecht.

Zwar wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte zwischenzeitlich untersucht. Aus Sicht der Hansestadt ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes jedoch weiterhin nicht nachgewiesen. Auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 8. November 2017, Abschnitt IX. 2., S. 20 wird Bezug genommen.

Dem Vorhabenträger wird als notwendige Folgemaßnahme aufzugeben sein, den vorbezeichneten Knotenpunkt so umzubauen, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet ist und die heute schon festzustellenden Mängel behoben werden. Der Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte hat bereits heute die Grenze der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erreicht.

Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass der Linksabbiegestreifen in die Straße „Bei der Pferdehütte“ zwar nun eine größere Länge aufweist. Weiterhin erscheint es aber sinnvoller, auf der Hamburger Straße Richtung Süden die linke Spur in den Linksabbieger am Knotenpunkt 1-TK 1a und die rechte Spur in die Geradeausspur zu überführen, anstelle des – für die Verkehrsbelastung – weiterhin unnötig langen Rechtsabbiegers in Richtung Tankstelle. (vgl. Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 14 f.).

c. Verkehrsführung im Bereich der Knotenpunkte 7 und 8

Die Verkehrsführung im Bereich der Anschlussstelle L 216 (Lüneburg Nord) wurde zwischenzeitlich überprüft und umgeplant. Den Hinweisen der Hansestadt Lüneburg in ihrer Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 15 ff. wurde entsprochen.

d. Vorhandene Bushaltestellen an der Hamburger Straße/K 46

Im Bereich des Umbaus der Anschlussstelle L 216 und des Umbaus der L 216 und der K 46 als notwendige Folgemaßnahme (vgl. Nr. 9, Unterlage 11) berücksichtigen die Planunterlagen die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs nicht bzw. nicht in ausreichender Art und Weise.

aa. Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Lüneburg

Nr. 16 der Unterlage 11 (vgl. auch Unterlage 5, Blatt Nr. 1) sieht nunmehr den Rückbau der aktuell vorhandenen Bushaltestellen „Hagemannstraße“ einschließlich des Fahrgastunterstandes vor.

Die Haltestellen bedienen den ÖPNV in und aus Richtung Lüneburg. Deshalb kann es bei dem Rückbau nur um eine vorübergehende Maßnahme während der Bauphase gehen. Ein dauerhafter Rückbau der Bushaltestellen einschließlich Fahrgastunterstand ist aus Sicht der Hansestadt Lüneburg nicht akzeptabel.

Die Hamburger Straße/K 46 steht in der Straßenbaulast des Landkreises Lüneburg. Gleichwohl betrifft die hier dargestellte Maßnahme auch Belange der Hansestadt Lüneburg, weil die Fahrzeuge des Stadtbusverkehrs (Linie 5002) auch die hier betroffene Haltestelle „Hagemannsweg“ bedienen.

Im Zuge des Umbaus des betroffenen Bereiches und der Wiederherstellung der vorgenannten Bushaltestellen ist es aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig, die vorgenannten Bushaltestellen/Busbuchten konform den aktuellen Regelungen (RASt06/EAÖ) auszugestalten. Auf die Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 17 f. wird insoweit Bezug genommen.

bb. Querungshilfe für Fußgänger erforderlich

Die Querungshilfe wurde zwischenzeitlich angelegt. Die diesbezügliche Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 18, hat sich erledigt.

cc. Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick

Auf die Ausführungen unter aa. wird verwiesen. Auch die Bushaltestelle in Richtung Bardowick muss dauerhaft erhalten bleiben. Es ist ggf. im Planfeststellungsbeschluss durch Nebenbestimmungen sicherzustellen, dass auch die Haltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des

Verkehrs regelkonform (RASt06/EAÖ) barrierefrei, behindertengerecht (taktile Leitelemente und Anfahrbord) und mit einer Busbucht ausgestattet wird, welche die Aufnahme von 18-Meter-Gelenkbussen gewährleistet.

7. Anbindung August-Wellenkamp-Straße (Nr. 313 der Unterlage 11; Nr. 4.5.2.7 des Erläuterungsberichts, S. 130)

Der Vorhabenträger hat den Bereich des Knotenpunktes B 216/L 221/August-Wellenkamp-Straße umgeplant. Allerdings ist der geplante Querschnitt (vgl. Unterlage 5, Blatt 8) weiterhin nicht kompatibel zum Bestandsquerschnitt der August-Wellenkamp-Straße. Nach wie vor muss der Übergang zwischen den Querschnitten so angepasst werden, dass eine verkehrssichere Führung für Radfahrer vom Hochbordradweg auf die Straße und umgekehrt gewährleistet ist. Die Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg vom 17. Juli 2012, S. 19 f. wird daher aufrecht erhalten.

8. Zur Unterführung von Gleisanlagen

Im Zuge der Baumaßnahmen zur A 39 ist die Unterführung von bestehenden Gleisanlagen geplant, welche die künftige A 39 kreuzen. Im Einzelnen:

a. Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburger Hafensbahn

Zum einen sind die in der Nr. 174, Unterlage 11, und unter Ziffer 4.7.6 des Erläuterungsberichts (Bauwerksnummer 1-10) bezeichneten Gleisanlagen betroffen. Bei diesen Gleisanlagen handelt es sich um Anschlussgleise der Lüneburger Hafensbahn. Die Lüneburger Hafensbahn wurde Mitte der 1970er Jahre in Betrieb genommen. Die recht umfangreichen Gleisanlagen der Lüneburger Hafensbahn erschließen weite Teile des Industriegebiets „Hafen“, inklusive des Hafenbeckens. Die zuvor genannten und zu überführenden Gleise stehen im Eigentum der Hansestadt Lüneburg und werden von der

Hafen Lüneburg GmbH – einem Unternehmen mit Anteilen der Hansestadt Lüneburg in Höhe von 29,9 Prozent – betrieben.

Durch Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss ist sicherzustellen, dass ein durchgehender Eisenbahnbetrieb auf dem vorbezeichneten Anschlussgleis auch während der Bauzeit gewährleistet ist und die ggf. im Einzelfall erforderlichen Sperrpausen mit der Hansestadt Lüneburg als Eigentümer und der Hafen Lüneburg GmbH als Betreiber abzustimmen sind.

b. Anschlussgleis Industriebahn Lüneburg

Zum anderen sind die in der Nr. 63, Unterlage 11, und unter Ziffer 4.7.1 des Erläuterungsberichts (Bauwerksnummer 1-2) bezeichneten Gleisanlagen betroffen.

Bei diesen Gleisanlagen handelt es sich um solche der Industriebahn Lüneburg. Die vorbezeichneten Gleisanlagen erschließen u.a. das nördlich der geplanten A 39 liegende Industriegebiet „Lüner Heide“ und stehen im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Betreiber ist auch hier die Hafen Lüneburg GmbH.

Durch Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss ist sicherzustellen, dass ein durchgehender Eisenbahnbetrieb auf dem vorbezeichneten Anschlussgleis auch während der Bauzeit gewährleistet ist und die ggf. im Einzelfall erforderlichen Sperrpausen mit der Hansestadt Lüneburg als Eigentümer und der Hafen Lüneburg GmbH als Betreiber abzustimmen sind.

9. Anschlussknoten an der K 37 (AS Kaltenmoor)

Die Hansestadt Lüneburg erhält ihre Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 21, aufrecht.

Sie befürchtet nach wie vor, dass die vergleichsweise komplizierte und umwegige Verkehrsführung im Bereich der Verknüpfung der A 39 mit der B 216 (vgl. hierzu Planunterlage 5, Blatt Nr. 7 bis 10) zu einer

Verkehrszunahme an der Anschlussstelle „Kaltenmoor“ im Verlauf der B 4 führt. Der Anschlussknoten an der K 37 (K 37/Konrad-Adenauer-Straße) ist deshalb in die Verkehrsuntersuchung aufzunehmen. Dem Vorhabenträger sind die aufgrund der zuvor beschriebenen Verkehrsmehrbelastung ggf. erforderlichen Anpassungsmaßnahmen als notwendige Folgemaßnahme aufzugeben.

10. Anschlussstelle B 209 (Nr. 101 ff., Unterlage 11)

Die Nr. 101 ff. der Unterlage 11 betreffen die Baumaßnahmen im Zuge des Um- und Ausbaus der Anschlussstelle B 209 (vgl. Planunterlage 5, Blatt Nr. 3, und Ziffer 4.5.2.2 des Erläuterungsberichts). In diesem Zusammenhang soll aus Gründen der Verkehrsqualität die B 209 in diesem Bereich auch verbreitert werden (vgl. Nr. 104, Unterlage 11).

Änderungen der Planung sind in diesem Bereich nicht vorgesehen. Es bleibt daher bei der nachstehend wiedergegebenen Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 22 ff.:

a. Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße

Südlich der Anschlussstelle B 209 befindet sich der Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße, welcher trotz seiner unmittelbaren Nähe zur Anschlussstelle B 209 nicht in die Verkehrsuntersuchung einbezogen wurde, was zum Zwecke der vollständigen Ermittlung des Abwägungsmaterials nachzuholen ist. In diesem Zusammenhang schlägt die Hansestadt Lüneburg vor, die Einfädelspur aus der Erbstorfer Landstraße in die Bockelmannstraße zu verlängern und an den geplanten zweiten Geradeausfahrstreifen (Verbreiterung der B 209) anzuschließen, so dass ein zweiter durchgehender Geradeausfahrstreifen von der viel befahrenen Erbstorfer Landstraße bis über die Anschlussstelle mit der B 209 entsteht. Nur so kann eine ausreichende Verkehrsqualität der Autobahnanbindung sichergestellt werden.

b. Signalisierung des Rechtsabbiegers an der östlichen

Anschlussrampe

Aus Erfahrung weist die Hansestadt Lüneburg darauf hin, dass die Signalisierung des Rechtsabbiegers von der Anschlussrampe-Ost zu Rückstaus auf die B 4 (sodann: auf die A 39) führen kann. Um dies zu vermeiden, wird weiterhin eine „freie“ Führung wie im Ist-Zustand vorgeschlagen.

c. Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr

Entlang der B 209 verläuft sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite ein kombinierter Rad- und Gehweg. Jeder dieser vorgenannten Wege kreuzt die beiden Auffahrampen zur Anschlussstelle B 209. Eine ausreichende Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr ist nur dann gewährleistet, wenn – wie im Ist-Zustand – der nicht motorisierte Verkehr gegenüber den Rechtsabbiegern auf die jeweilige Auffahrrampe bevorrechtigt und dies mit Blinklichtern gesichert wird (vgl. hierzu bereits oben I.6.a.).

Erforderlichenfalls ist durch eine entsprechende Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass die vorgenannten Anforderungen eingehalten werden, um die Verkehrssicherheit schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Darüber hinaus muss der entlang der B 209 verlaufende Rad- und Gehweg in Richtung Lüneburg (kommend aus Richtung Adendorf) auf 2,50 m verbreitert werden (ERA 2010), da auf diesem Weg Beidrichtungsverkehr stattfindet. Ferner handelt es sich um einen hochfrequentierten Radweg, der als Hauptroute des Radverkehrs klassifiziert ist, so dass nur eine Breite von 2,50 m die Leichtigkeit und Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs hinreichend gewährleistet. Dieser Ausbauzustand ist sowohl in nördlicher Richtung bis zum Abzweig „Adendorfer Kirchweg“ und südlicher Richtung bis zum Knotenpunkt „Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße“ fortzusetzen, d.h. der vorgenannte Weg ist insoweit zu verlängern.

d. Anpassung der bestehenden UI-Vereinbarung

Zwischen dem Vorhabenträger (Straßenbauverwaltung) und der Hansestadt Lüneburg wurde im Jahr 1993 eine Vereinbarung über Unterhaltung und Instandsetzung eines Streckenabschnitts der B209 von km 2,638 bis km 3,120 geschlossen (UI-Vereinbarung vom 1. Juli /9. Dezember 1993; zuletzt geändert durch Vereinbarung vom 1. Januar 2005). Im Hinblick auf den Bau der A39 sind die in der vorbezeichneten UI-Vereinbarung getroffenen Bestimmungen teilweise überholt und bedürfen einer einvernehmlichen Änderung und Anpassung.

11. Kreisverkehr an der AS Bleckeder Landstraße

Ziffer 4.5.2.4 des Erläuterungsberichts betrifft den Ausbau der Anschlussstelle Bleckeder Landstraße (vgl. auch Unterlage 5, Blatt Nr. 6), in deren Bereich sich der vorhandene Kreisverkehrsplatz an der Bleckeder Landstraße/Stadtkoppel befindet.

Die Verkehrsuntersuchung ist überarbeitet worden. In der Leistungsfähigkeitsberechnung wurden nun 364 Kfz angesetzt, die Qualitätsstufe wird mit B angegeben. Die in diesem Zusammenhang ggf. notwendigen Folgemaßnahmen bedingt durch evtl. Ausweichverkehre infolge Havarie sind, da letztlich kausal bedingt durch die Maßnahme A 39, dem Vorhabenträger aufzugeben.

12. Änderung von Fahrbahnmarkierungen

Bei der Änderung von Fahrbahnmarkierungen insbesondere auch auf Straßenflächen in der Baulast der Hansestadt Lüneburg ist zur Vermeidung von Phantommarkierungen die Asphaltdeckschicht in diesem Bereich zu erneuern. Phantommarkierungen stellen in Kombination mit einer neuen Markierung vor allem bei widrigen Lichtverhältnissen, bei Nässe und in der Dunkelheit ein großes Verkehrsrisiko für die Verkehrsteilnehmer dar (Retroreflektion von Fahrbahnmarkierungen).

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass bei der Änderung von Fahrbahnmarkierungen in diesem Bereich die Asphaltdeckschicht erneuert wird.

13. Umleitungskonzept für die Betriebsphase der A 39

Sowohl im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 als auch in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012 wie auch im Erörterungstermin hatte die Hansestadt Lüneburg geltend gemacht, dass ein Umleitungskonzept für die Bau- und die Betriebsphase vorzulegen sei.

Ein solches Umleitungskonzept fehlt nach wie vor. Wir beziehen uns insoweit auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 8. November 2017, Abschnitt IX., S. 17 ff., und wiederholen nachstehend die Ausführungen in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 26 f.:

„Für die Betriebsphase zur A 39 besteht ebenfalls kein (geeignetes) Umleitungskonzept. Das Umleitungskonzept mit Stand vom 26. März 2012 („Mögliche Umleitungsstrecken im Raum Lüneburg“) ist nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg generell ungeeignet, weil die dort aufgeführten Umleitungsstrecken zum Großteil durch den innerstädtischen Bereich der Hansestadt Lüneburg führen sollen und insofern auch eine notwendig bauliche Ertüchtigung im Zuge dieser Umleitungsstrecken nicht untersucht wurde. Hierauf hat die Hansestadt Lüneburg bereits in der Vergangenheit mehrfach hingewiesen. Eine für das Arbeitsgespräch am 4. Mai 2012 zugesagte Anpassung und Überarbeitung des Umleitungskonzepts vom 26. März 2012 ist bisher nicht erfolgt.

Unfall- oder auch staubbedingte Umleitungen bieten ein erhebliches Konfliktpotential. Dieser Konflikt muss bewältigt werden.

Erforderlich ist daher ein auch mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmtes und weiträumiges Umleitungskonzept, welches den gesamten Verlauf des ersten Planfeststellungsabschnitts betrachtet. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen.

Für den Fall, dass eine – mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmte – Umleitungsstrecke nicht dem verstärkten Verkehr genügen sollte, ist ferner bereits im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass insoweit notwendige bauliche Ertüchtigungen an den abgestimmten Umleitungsstrecken – in der Baulast der Hansestadt Lüneburg – auf Kosten des Vorhabenträgers erfolgen.

Darüber hinaus ist dem Vorhabenträger im Zusammenhang mit dem abzustimmenden und weiträumigen Umleitungskonzept aufzugeben, eine entsprechende Umleitungsbeschilderung (Bedarfsumleitung für den Autobahnverkehr, Zeichen 460 und 466 StVO) auf seine Kosten herzustellen. Eine Bedarfsumleitungsbeschilderung ist notwendig, um den anfallenden Umleitungsverkehr auch tatsächlich auf die – mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmten – Umleitungstrecken lenken zu können. Andernfalls besteht vor dem Hintergrund der unmittelbaren Nähe der künftigen A 39 zum innerstädtischen Bereich der Hansestadt Lüneburg die Gefahr eines ungeordneten Ausweichverkehrs durch die gesamte Innenstadt.“

14. Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben

Die Hansestadt Lüneburg hatte bereits im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 u.a. zu straßenbaulichen und verkehrlichen Belangen Stellung genommen. Mit Einwendungsschreiben vom 8. November 2017 hat sie ihre diesbezüglichen Einwendungen ergänzt und zusammengefasst. Auf die Ausführungen der Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 und vom 8. November 2017 wird hiermit Bezug genommen. Die Einwendungsschreiben liegen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vor; eine Bezugnahme ist daher ausreichend und zulässig.

II. Städtebauliche und sonstige kommunale Belange

Bereits im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 hat die

Hansestadt Lüneburg zur Beeinträchtigung städtebaulicher Belange und hier insbesondere ihrer kommunalen Planungshoheit Stellung genommen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 wird ausdrücklich verwiesen.

Des Weiteren wird Bezug genommen auf die Einwendungsschrift vom 8. November 2017, die Abschnitte I. bis X. Der Inhalt wird hiermit auch im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgetragen. Beide Einwendungsschreiben der Hansestadt Lüneburg liegen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vor. Die Einwendungsschrift vom 8. November 2017 ist dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt.

Ergänzend ist an dieser Stelle klarzustellen, dass die im Erläuterungsbericht auf Seite 192 in Tabelle 6-2 vorgenommene Gebietseinstufung „Gewerbegebiet Lüneburg Hafen“ unzutreffend ist. Es handelt sich um das „Industriegebiet Lüneburg Ost“.

III. Belange des Immissionsschutzes

Im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 hat die Hansestadt Lüneburg Ausführungen zu den Belangen des Immissionsschutzes gemacht. Die Hansestadt hat ihre Einwendungen im Hinblick auf die überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen geprüft und ihre Einwendungen zum Thema „Immissionsschutz“ in der Einwendungsschrift vom 8. November 2017 insbesondere in den Abschnitten XI. bis XIV. ergänzt (vgl. Anlage). Die auf den Immissionsschutz bezüglichen Ausführungen in den o.a. Einwendungsschriften werden in Bezug genommen, ihr Inhalt wird hiermit auch im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgetragen. Beide Einwendungsschreiben liegen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vor; eine Bezugnahme ist ausreichend und zulässig.

IV. Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen

In der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012 (dort Abschnitt XII.) und in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012 (dort Abschnitt IV.) hat die Hansestadt Lüneburg darauf aufmerksam gemacht, dass die Planfeststellungsunterlagen zum Teil nicht hinreichend klar und bestimmt sind. Die Hinweise gelten nach wie vor. Insbesondere die Pläne sind alles andere als übersichtlich.