

**Niedersächsische Landesbehörde 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 22  
☎ 04131 -3 09-1 30  
Fax: 04131 - 3 09-3 99  
E-Mail: [Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de](mailto:Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de)

Datum: 27.06.2012

### **Planfeststellungsantrag für A 39**

Einwendungen der Hansestadt Lüneburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der oben bezeichneten Angelegenheit nimmt die Hansestadt Lüneburg innerhalb der offenen Frist Stellung zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen.

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt den Weiterbau der A 39 auf der beabsichtigten Vorzugsvariante als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, der Linienbestimmung und der optimierenden Variantenuntersuchung im Rahmen der Entwurfsplanung und setzt sich entschieden für den Weiterbau der A39 über den plangehänglichen Ausbauabschnitt hinaus ein.

Gleichwohl wird durch den geplanten Ausbau der A39 die Hansestadt Lüneburg - wie nachfolgend dargestellt - unter verschiedenen Gesichtspunkten in eigenen Rechten betroffen. Es wird daher gebeten, die nachfolgend dargestellten Gesichtspunkte im weiteren Verfahren in der nach § 17 Satz 2 FStrG erforderlichen Abwägung zu berücksichtigen:

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Moßmann

## Gliederung:

I.	Unzulässige Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit .....	4
1.	Unnötige Beeinträchtigung der gemeindlichen Planung im Bereich „ <i>Bilmer Berg</i> “ .....	4
a.	Verfestigte ursprüngliche Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg .....	7
b.	Unnötige Beeinträchtigungen einer bereits angepassten Planung sind zu vermeiden .....	8
c.	Zusammenfassung .....	9
2.	Direkte Verlängerung der Otto-Brenner-Straße und Anschluss an die Bundesstraße 216 sind Voraussetzung für eine sachgerechte Anpassungsplanung .....	10
3.	Keine Inanspruchnahme von in Bebauungsplänen vorgesehenen Ausgleichsflächen .....	11
II.	Inanspruchnahme städtischen Grundeigentums muss minimiert und entschädigt werden .....	14
1.	Abwägungsrelevanz der Inanspruchnahme kommunalen Grundeigentums .....	14
2.	Bestellung einer Dienstbarkeit als milderer Mittel ist zu prüfen .....	15
III.	Betroffenheit kommunaler Einrichtungen/kommunaler Aufgaben .....	16
1.	Behelfsbrücke Erbstorfer Landstraße: Sicherheit des Hauptschulwegs ist nicht gewährleistet .....	16
2.	Städtischer Baustofflagerplatz: Inanspruchnahme der Fläche bedarf einer Ersatzregelung .....	17
IV.	Fehlende Unterhaltsaufwandregelungen gefährden kommunale Finanzhoheit .....	18
1.	Unterhaltsaufwand für Bauwerke muss der Bund tragen .....	18
2.	Höherer Unterhaltsaufwand durch ungeeignete Bauausführung / ungeeignete Bauklassen .....	21
V.	Vollausbau im Bereich der Erbstorfer Landstraße .....	23
VI.	Vollständige Pflasterbefestigung des Wirtschaftswegs im Zuge des Havariewegs für Havarie- und Löschwasserbecken ist notwendig .....	24
VII.	Folgen der Inanspruchnahme von Wirtschaftswegen sind regelungsbedürftig .....	25
VIII.	Regelungen zum Umleitungsverkehr während der Bauphase fehlen .....	26
1.	Gebot der Konfliktbewältigung muss erfüllt werden .....	27
2.	Erhebliche Auswirkungen auf die Hansestadt Lüneburg durch verkehrliche Mehrbelastung .....	29
IX.	Aussagen zu baustellenbedingten Auswirkungen fehlen .....	30
1.	Baustellenbedingte Auswirkungen im Stadtteil „ <i>Moorfeld</i> “ .....	31
2.	Auswirkungen durch Baustellenverkehr im Bereich Moorfeld/insb. Zugänge Brandheider Weg und Hölderlinstraße .....	32
3.	Betroffenheit der Kleingartenkolonie Moorfeld durch Baustellenverkehr .....	33
X.	Notwendiges Konzept zur gemeinsamen Verkehrssteuerung fehlt .....	34
XI.	Gleichwertiger Ersatz für bestehende Lärmschutzanlagen notwendig .....	34
1.	Lärmschutzanlage nördlich des Gewerbegebiets Goseburg .....	35

2.	Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld .....	36
3.	Lärmschutzwall zwischen Bleckeder und Dahlenburger Landstraße (B216) .....	37
XII.	Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen .....	38
XIII.	Städtebauliche Wirkung des Tunnelbauwerks ist zu verdeutlichen .....	39
XIV.	Weitere Punkte .....	39
	Anlagenverzeichnis.....	41

## **I. Unzulässige Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit**

Durch das Planfeststellungsvorhaben wird die Hansestadt Lüneburg in ihrer in Artikel 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich gesicherten Planungshoheit beeinträchtigt.

Für die Fachplanung ist anerkannt, dass die Belange des Städtebaus, wie sie u.a. in den Darstellungen des Flächennutzungsplans, in den Festsetzungen eines Bebauungsplans oder in bestimmten Planungsabsichten konkretisiert sind, zu berücksichtigen und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen sind (BVerwGE 31, 263 (266); 74, 124 (132); NVwZ 1984, S. 584).

Es handelt sich um eine selbstverständliche Pflicht zur Berücksichtigung und Schonung der kommunalen Planungshoheit (vgl. BVerwG, DVBl 1996, S. 916). In diesem Zusammenhang kann sich die Gemeinde auch darauf berufen, dass ein Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht (BVerwG, Beschluss vom 5. November 2002 – 9 VR 17/02 = NVwZ 2003, S. 207).

Die aus der gemeindlichen Planungshoheit gemäß Artikel 28 Abs. 2 GG resultierenden Abwehransprüche/Abwägungsansprüche setzen sich auch gegenüber der Fachplanung (§ 38 BauGB) nach ständiger Rechtsprechung durch, wenn die Planungen z. B. durch rechtsverbindliche oder in Aufstellung befindliche Bebauungspläne oder auch Flächennutzungspläne hinreichend konkretisiert und verfestigt sind.

Die Planfeststellungsbehörde muss auch auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde soweit wie möglich Rücksicht nehmen, nämlich in der Weise, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise „verbaut“ werden (BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001 – 4 A 12/99, zitiert nach juris-Rn. 42).

In diesem Zusammenhang wendet sich die Hansestadt Lüneburg gegen die im Folgenden dargestellten Punkte:

### **1. Unnötige Beeinträchtigung der gemeindlichen Planung im Bereich „*Bilmer Berg*“**

Der Trassenverlauf der A39 und die geplante neue Anschlussstelle B216 („Kleeblatt“) durchschneiden einen Bereich, für welchen die Hansestadt Lüneburg bereits seit dem Jahr 2002 konkrete Absichten zur Planung und Entwicklung von gewerblich nutzbaren Flächen verfolgt (Gewerbeentwicklungsbereich „*Bilmer Berg*“). Durch die Trassierung

der A39 wurde jedoch die Weiterentwicklung von Gewerbegebieten, insbesondere des bereits festgesetzten Gewerbegebietes „*Bilmer Berg I*“ vereitelt. Diese vereitelten Planungen und Planungsabsichten sollen nunmehr angepasst an die Trassierung der A39 endlich realisiert werden, was die Planfeststellungsunterlagen zur A39 aus der Sicht der Hansestadt Lüneburg jedoch nicht zulassen.

Die Hansestadt Lüneburg wendet sich insofern gegen die Inanspruchnahme derjenigen Flächen, welche in den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 9 / Landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage 10.2 / Grunderwerbsverzeichnis) als Flächen für naturschutzfachlich begründete Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden sollen, da diese auch an anderer Stelle vorgesehen werden können. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Flächen, welche die Hansestadt Lüneburg unbedingt für die Entwicklung von Gewerbegebieten benötigt und deren Inanspruchnahme daher wie folgt widersprochen wird:

1. Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.13.01 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/273). Diese Fläche steht nicht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg widerspricht der Inanspruchnahme dieser Fläche als Ausgleichsfläche.
  
2. Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.14.03 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/373). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg widerspricht der Inanspruchnahme dieser Fläche als Ausgleichsfläche.
  
3. Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.15.04 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/35). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg widerspricht der Inanspruchnahme dieser Fläche als Ausgleichsfläche.
  
4. Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.17.03 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/36). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg ist mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme dieser Fläche einverstanden, widerspricht jedoch der Inanspruchnahme dieser Fläche als Ausgleichsfläche.

5. Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.17.04 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/36). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Fläche steht nicht zur Verfügung. Einer Wiederaufforstung dieser Fläche und deren Nutzung als Ausgleichsfläche (Unterlage 9.2, Blatt 8, Maßnahmen 4.1 A und 4.3 A) wird widersprochen. Die Wiederherrichtung der vorhandenen Waldflächen muss an anderer Stelle erfolgen.
  
6. Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.07.01 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/409). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg widerspricht der Inanspruchnahme dieser Fläche als Ausgleichsfläche.
  
7. Die Gewerbegebietsplanung der Hansestadt Lüneburg östlich des Gewerbegebietes „*Bilmer Berg I*“ umfasst auch diejenigen Flächen, welche aktuell noch von der Bundesstraße 216 und der Landesstraße 221 in Anspruch genommen werden. Nach Ziffer 298 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11) soll die bestehende Bundesstraße 216 im Zuge der Baumaßnahme zur A39 (teilweise) zurückgebaut und rekultiviert werden. Nach Ziffer 314 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11) soll ferner die bestehende Anschlussstelle B216 / L221 zurückgebaut und rekultiviert werden. Die betroffenen Flächen stehen (offenbar) im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Die Hansestadt Lüneburg widerspricht der Inanspruchnahme dieser im Zuge des Rückbaus freiwerdenden Flächen als Ausgleichsflächen, da – wie bereits ausgeführt – die Hansestadt Lüneburg beabsichtigt, diese Flächen – im Zuge der Vereitelung ihrer bisherigen Planungsabsichten – für gewerbliche Zwecke nutzbar zu machen. Diese Planungsabsichten sind dem Vorhabenträger auch seit Längerem bekannt, wie sich u.a. aus der Planfeststellungsunterlage 16 entnehmen lässt, in welcher eine potentielle Erschließung der betroffenen Flächen als Gewerbegebiet in die jeweilige Variantenmatrix eingebunden ist.

Die Hansestadt Lüneburg ist grundsätzlich bereit, die im Zuge des Rückbaus der B216 sowie der Anschlussstelle B216/L221 freiwerdenden Flächen in ihr Eigentum zu übernehmen, sofern alle Versorgungsleitungen aus den frei werdenden Flächen entfernt werden.

Für diese soeben unter Ziffer 1 bis 6 aufgeführten Flächen bestehen bereits seit langer Zeit verfestigte Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg. Im Einzelnen:

**a. Verfestigte ursprüngliche Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg**

Bereits im Januar 2002 hat die Hansestadt Lüneburg beschlossen, den bestehenden Flächennutzungsplan für das Gemeindegebiet zu ändern und die nunmehr von der Fachplanung zur A39 in Anspruch genommenen Flächen als gewerbliche Bauflächen im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO darzustellen. Der maßgebliche

*Vorgang zur Vorlage-Nr. 028/02*

**ist als Anlage 1 beigefügt.**

Wie aus den zuvor genannten Unterlagen ersichtlich wird, besteht im Gebiet der Hansestadt Lüneburg bereits seit mehr als zehn Jahren ein erheblicher Bedarf an gewerblich nutzbaren Bauflächen, die im jetzigen Bereich der neuen Anschlussstelle B216 geschaffen werden sollten und allgemein unter der Bezeichnung „*Bilmer Berg*“ (vormals „*Hohes Feld*“ bzw. „*Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld*“) geführt werden.

Zu diesem Zweck hat die Hansestadt Lüneburg bereits im Jahr 2002 die Aufstellung eines Bebauungsplans beschlossen, welcher für die nunmehr in Anspruch genommenen Flächen die Festsetzung von Gewerbegebieten im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO vorsieht. Der maßgebliche

*Vorgang zur Vorlage-Nr. 029/02*

**ist als Anlage 2 beigefügt.**

Diese Planungsabsichten wurden im Jahr 2006 nochmals aufgegriffen, weil der erhebliche Bedarf für die Schaffung von gewerblich nutzbaren Flächen unverändert fortbestand. Die insoweit maßgeblichen Vorgänge zur Änderung des bestehenden Flächennutzungsplans sowie zur Aufstellung eines Bebauungsplans „*Bilmer Berg II*“ sind

**als Anlage 3 beigefügt.**

Diesen verfestigten Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg - welche ohne die Fachplanung zur A39 mit den Mitteln der Bauleitplanung sicher umgesetzt worden wären - kommt ein abwägungsrelevanter Vorrang zu. Nach dem von der Rechtsprechung als abwägungserheblich anerkannten Prioritätsgrundsatz genießt bei konkurrierenden

Planungsvorstellungen eine zeitlich frühere Planung grundsätzlich den Vorrang, sobald sie hinreichend konkret und verfestigt ist (BVerwG, Beschluss vom 5. November 2002 – 9 VR 14/02 = NVwZ 2003, S. 207 (208)).

Ein solcher Vorrang gebührt nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg den von ihr bereits im Jahr 2002 verfestigten Planungsabsichten. Dagegen kommt nach dem Prioritätsprinzip einer Fachplanung in der Regel erst durch die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen eine abwägungserhebliche Vorrangwirkung zu (BVerwG a.a.O.). Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zum 14. Mai 2012 erfolgte jedoch zu einem Zeitpunkt, in welchem die bereits dargelegten Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg bereits seit geraumer Zeit bestanden. Sofern in der zuvor zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt ist, dass der Bundesfernstraßenplanung nach dem Prioritätsprinzip bereits dann eine abwägungserhebliche Vorrangwirkung zukommt, weil – wie auch hier – für das Vorhaben eine gesetzliche Bedarfsfeststellung im Fernstraßenausbaugesetz vorliegt, gilt dies jedenfalls nicht für die flächenintensive Anschlussstelle 216 im Bereich „*Bilmer Berg*“, da Anschlussstellen an Bundesfernstraßen nicht vom gesetzlichen Bedarfsplan erfasst sind und deren räumliche Lage damit nicht nach § 1 Abs. 2 Fernstraßenausbaugesetz für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich ist. Selbiges gilt für die im Zuge der Planfeststellung durchgeführte Auswahl der Inanspruchnahme von Flächen zum Zwecke der Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (Inanspruchnahme von Flächen als „Ausgleichsflächen“).

**b. Unnötige Beeinträchtigungen einer bereits angepassten Planung sind zu vermeiden**

Darüber hinaus widerspricht die Hansestadt Lüneburg der Inanspruchnahme der unter Ziffer 7 aufgeführten Flächen als Ausgleichsflächen, weil eine solche Inanspruchnahme eine notwendigerweise angepasste Planung der Hansestadt Lüneburg unnötig beeinträchtigt. Im Einzelnen:

Als die Planungen zur A39 im weiteren zeitlichen Verlauf erkennbar wurden, hat die Hansestadt Lüneburg im Jahr 2010 zwar ihre – soeben dargestellten – bis dahin bereits verfestigten Planungsabsichten vorausschauend anzupassen versucht. Die in diesem Zusammenhang ergangenen Beschlüsse zur Änderung bzw. Aufstellung von Bauleitplänen berücksichtigen daher bereits den Verlauf der A39 und die neue Anschlussstelle B216 in der Linienvariante „Süd“.

In diesem Zusammenhang ist beabsichtigt, nördlich des Anschlussbauwerkes zum Anschluss der Bundesstraße 216 das bestehende Gewerbe- /Industriegebiet „*Hafen*“ nach Süden bis zur verlegten Bundesstraße 216 zu entwickeln.



Ferner sollen unter zwangsläufiger Berücksichtigung der A39 in der Nähe der neuen Anschlussstelle B216 Gewerbegebiete östlich und westlich des Trassenverlaufs der A39 entwickelt werden. Zu diesem Zweck wurde unter dem 10. Dezember 2010 ein Beschluss zur Änderung des bestehenden Flächennutzungsplans gefasst, welcher die Darstellung von gewerblichen Bauflächen im betroffenen Gebiet vorsieht.

Für den Bereich westlich der A39 wurde unter dem 10. Dezember 2010 bereits der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Gewerbegebiet „*Bilmer Berg II*“ gefasst. Im Bereich östlich der A39 bis zum Elbe-Seitenkanal soll auf der Grundlage des zu ändernden Flächennutzungsplans das Gewerbegebiet „*Bilmer Berg III*“ entwickelt werden.

*Anmerkung:*

Diese soeben ausgeführten planerischen Vorbereitungsmaßnahmen wurden ausschließlich deswegen getroffen, um für den Fall der Planfeststellung der A39 der sodann aus § 38 BauGB folgenden Einschränkung der gemeindlichen Planungshoheit (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 1988 – 4 C 48/86 = NVwZ 1989, S. 655) im Wege der Anpassung gerecht zu werden. Die den Trassenverlauf der A39 berücksichtigenden Planungsvorstellungen der Hansestadt Lüneburg sind demnach ausschließlich Folge der Einschränkung der gemeindlichen Planungshoheit und können aus diesem Grund nicht angeführt werden, um eine Konformität der Fachplanung zur A39 mit den Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg insgesamt zu begründen. Vielmehr besteht auch aktuell ein unabweisbarer Bedarf zur Schaffung von gewerblich nutzbaren Flächen.

Diese angepasste Planung der Hansestadt Lüneburg wird unnötig beeinträchtigt, wenn die nunmehr insbesondere unter Ziffer 7 aufgeführten und „freiwerdenden“ Flächen als Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden sollen und wegen des Vorrangs der Fachplanung damit nicht mehr einer Darstellung und Festsetzung für gewerbliche Zwecke seitens der Hansestadt Lüneburg zur Verfügung stünden. Auch die Inanspruchnahme der unter den Ziffern 1 bis 6 genannten Flächen als Ausgleichsfläche beeinträchtigt - neben den ursprünglichen Planungsabsichten - letztlich auch eine notwendigerweise an das Fachplanungsvorhaben der A39 angepasste Planung der Hansestadt Lüneburg.

**c. Zusammenfassung**

Die Hansestadt Lüneburg bittet um ordnungsgemäße Berücksichtigung und Abwägung der bereits seit dem Jahr 2002 bestehenden und hinreichend verfestigten Planungsab-

sichten. Ferner gibt die Hansestadt Lüneburg zu bedenken, dass die Realisierung der A39 nicht dazu führen darf, dass eine von der Hansestadt Lüneburg insoweit vorzunehmende angepasste Planung unnötig beeinträchtigt wird. Unter diesen Gesichtspunkten widerspricht die Hansestadt Lüneburg der Inanspruchnahme der unter den Ziffern 1 bis 7 aufgeführten Flächen als „Ausgleichsflächen“.

## **2. Direkte Verlängerung der Otto-Brenner-Straße und Anschluss an die Bundesstraße 216 sind Voraussetzung für eine sachgerechte Anpassungsplanung**

Wie im vorherigen Punkt im Einzelnen ausgeführt, ist die Hansestadt Lüneburg grundsätzlich bereit, ihre Bauleitplanung dem Fachplanungsvorhaben der A39 anzupassen.

Um eine solche Anpassung insbesondere im nördlichen Bereich der neuen Anschlussstelle B216 vornehmen zu können und damit eine sinnvolle städtebauliche Ordnung zu erreichen, ist es erforderlich, dass die zu entwickelnden Gewerbegebiete über einen sachgerechten Anschluss an das künftige Straßen-, Wege- und Schienennetz verfügen.

Die Hansestadt Lüneburg befürwortet daher einen höhengleichen Anschluss der zu entwickelnden Gebiete an die verlegte Bundesstraße 216 durch „direkte“ Verlängerung der Otto-Brenner-Straße. Ein solcher Direktanschluss in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle B216 führt auch dazu, dass der Großteil des Verkehrsaufkommens des östlich gelegenen Hafengebiets diesen Verkehrsweg wählt. Ferner befürwortet die Hansestadt Lüneburg eine Verlängerung der bestehenden Gleisanlagen der Hafenbahn Lüneburg unter der im Zuge der Realisierung der A39 zu verlegenden B216 hindurch, einschließlich einer parallel zu den Gleisen geführten Straßenverbindung zwischen dem bestehenden Gewerbe- Industriegebiet „*Lüneburger Hafen*“ (Bebauungsplan Nr. 49 „*Bilmer Strauch*“ vom 14. Februar 1975) und dem von der Hansestadt Lüneburg geplanten Gewerbegebiet „*Bilmer Berg III*“.

Die Planfeststellungsunterlage und die hierin gewählte Vorzugsvariante ermöglicht aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ohne Weiteres den zuvor beschriebenen Anschluss der künftigen Gewerbegebiete durch Verlängerung der Otto-Brenner-Straße unter direkter Anbindung an die verlegte Bundesstraße 216 einschließlich der oben ebenfalls beschriebenen weiter östlich gelegenen Schienen- und Straßenverbindung.

Die Vorteilhaftigkeit der von der Hansestadt Lüneburg befürworteten direkten Anschließung der Otto-Brenner-Straße an die Bundesstraße 216 hat die Stadt eigens untersuchen lassen. Die

**ist beigelegt als Anlage 4.**

Die Hansestadt Lüneburg bittet darum, die von ihr befürwortete Variante zur Anschließung der Otto-Brenner-Straße einschließlich der beschriebenen Schienen-/Straßenverbindung in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen, um eine sachgerechte Anpassungsplanung zur Entwicklung von Gewerbegebieten im räumlichen Zusammenhang mit der Linienführung der A39 zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere auch das von der Hansestadt Lüneburg zu entwickelnde, nördlich der nach Süden verlegten Bundesstraße 216 gelegene Gewerbegebiet.

### **3. Keine Inanspruchnahme von in Bebauungsplänen vorgesehenen Ausgleichsflächen**

Durch die Trassenführung werden ferner Flächen in Anspruch genommen, die durch Bebauungspläne der Hansestadt Lüneburg als Ausgleichsflächen festgesetzt sind. In den nachfolgend aufgeführten Bebauungsplänen wurden gemäß § 18 Abs. 1 BNatschGi.V.m § 1a Abs. 3 BauGB zur Vermeidung und zum Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) Festsetzungen nach § 9 BauGB als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich getroffen (im Folgenden: „Ausgleichsflächen“).

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Flächen, welche nach den Planfeststellungsunterlagen in Anspruch genommen werden sollen:

1. Gemarkung 1515, Flur 7, Flurstück 14/1 (Nr. 1.07.01 im Grunderwerbsverzeichnis / Unterlage 10.2). Diese Fläche - welche im Eigentum der Hansestadt Lüneburg steht - ist in dem am 31. Juli 2001 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 110 „Bei der Pferdehütte“ als Ausgleichsfläche festgesetzt und hergestellt.
2. Gemarkung 1516, Flur 40, Flurstück 43/13 (Nr. 4.03.02, 4.07.02 im Grunderwerbsverzeichnis / Unterlage 10.2). Diese Flächen sind in dem am 17. November 2006 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 126 „Ehemalige Keulahütte“ als Ausgleichsflächen festgesetzt und bereits hergestellt.

3. Gemarkung 1516, Flur 40, Flurstück 29/8 (Nr. 4.08.01, 4.08.02 im Grunderwerbsverzeichnis / Unterlage 10.2). Diese Flächen sind in dem am 17. November 2006 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 126 „*Ehemalige Keulahütte*“ als Ausgleichsflächen festgesetzt und bereits hergestellt.
  
4. Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 272/15 (Nr. 5.40.01, 5.40.02 im Grunderwerbsverzeichnis / Unterlage 10.2). Diese Flächen sind in dem am 24. Juli 2009 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 129 „*Schlieffenpark*“ als Ausgleichsflächen festgesetzt.
  
5. Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 17/2 (Nr. 5.41.01, 5.41.02 im Grunderwerbsverzeichnis / Unterlage 10.2). Diese Flächen sind in dem am 24. Juli 2009 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 129 „*Schlieffenpark*“ als Ausgleichsflächen festgesetzt.
  
6. Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 29/09 (Nr. 5.43.01, 5.43.02 im Grunderwerbsverzeichnis / Unterlage 10.2). Diese Flächen sind in dem am 24. Juli 2009 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 129 „*Schlieffenpark*“ als Ausgleichsflächen festgesetzt.
  
7. Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/65 (Nr. 8.10.01, 8.10.02, 8.10.03 im Grunderwerbsverzeichnis / Unterlage 10.2). Diese Flächen - welche im Eigentum der Hansestadt Lüneburg stehen - sind in dem am 12. Dezember 2002 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 103/I „*Gewerbegebiet Hagen / Bilmer Berg*“ (1. Änderung) als Ausgleichsflächen festgesetzt und bereits hergestellt.

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg müssen die in den zuvor genannten Ziffern festgesetzten Ausgleichsflächen kompensiert werden. Andernfalls besteht die begründete Gefahr, dass das mit der Festsetzung dieser Ausgleichsflächen verfolgte Kompensationsziel im Rahmen der Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nicht erreicht werden kann und die Hansestadt Lüneburg insofern gezwungen wäre, an anderer Stelle ihres Hoheitsgebiets die zuvor aufgeführten Festsetzungen zu treffen. In diesem Fall wäre jedenfalls die Änderung bestehender Bebauungspläne oder sogar die Aufstellung neuer Bebauungspläne erforderlich (vgl. auch § 9 Abs. 1a Satz 1 BauGB).

Die aktuelle Planung zu Realisierung der A39 beeinträchtigt damit auch insoweit die zuvor beschriebene und hinreichend verfestigte Planung der Hansestadt Lüneburg, welche damit in der Abwägung als privater Belang gemäß § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen ist. Wird der Hansestadt Lüneburg als Ergebnis einer solch erforderlichen Abwägung die Beeinträchtigung der zuvor beschriebenen gemeindlichen Planung auferlegt, sind die daraus resultierenden Entschädigungspflichten auch in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen (vgl. *Dünchheim*, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 19 Rn. 4).

Ferner ergibt sich aus § 38 Satz 3 i.V.m. § 37 Abs. 3 Satz 2 BauGB, dass der Gemeinde infolge einer Fachplanungsmaßnahme die Kosten zu ersetzen sind, die ihr durch die Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bebauungsplans entstanden sind. Da die Festsetzung von Ausgleichsflächen in Bebauungsplänen gegenüber dem insofern betroffenen Eigentümer in der Regel eine Entschädigungspflicht der Gemeinde nach § 40 BauGB begründet, kann die Gemeinde auch diese Kosten vom Fachplanungsträger ersetzt verlangen (§ 38 Satz 3 BauGB i.V.m. § 37 Abs. 3 Satz 2 BauGB). Auch insofern bedarf es einer Kostenersatzregelung im Planfeststellungsbeschluss.

#### **4. Falsche Gebietseinstufung im Bereich des Bebauungsplans Nr. 110 „Bei der Pferdehütte“**

Die Planfeststellungsunterlage 7 (Immissionsschutz) weist in der Unterlage 7.2 Blatt 1 (Lageplan der Lärmschutzmaßnahme) das Gebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 110 „Bei der Pferdehütte“ als Gewerbegebiet (G) aus. Diese Gebietseinstufung ist im Hinblick auf die Gebäude in der Straße „Bei der Pferdehütte“ 9a, 11, 13 und 15 unzutreffend, da es sich insoweit um ein Mischgebiet handelt.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm sind gemäß § 2 Abs. 1 und 2 der 16. BImSchV für Misch- und Gewerbegebiete verschiedene Immissionsgrenzwerte maßgeblich.

Vor dem Hintergrund dieser unzutreffenden Gebietseinstufung und der zur Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit führenden Unzulässigkeit der „Verlärmung“ von wesentlichen Teilen eines Baugebiets (OVG Münster, Urteil vom 29. September 2011 - 11 D 93/09.AK ) bittet die Hansestadt Lüneburg um Prüfung, ob die nördlich dieses Bereichs vorgesehene Lärmschutzwand (km 1+300 bis km 1+540) mit einer Höhe von 4 Metern über der Geländeoberfläche einen - im Sinne der 16. BImSchV - hinreichenden Schutz vor Verkehrslärm gewährleistet.

## **II. Inanspruchnahme städtischen Grundeigentums muss minimiert und entschädigt werden**

### **1. Abwägungsrelevanz der Inanspruchnahme kommunalen Grundeigentums**

Für die festgestellte Trasse und auch für vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen werden zahlreiche Grundstücke im Eigentum der Hansestadt Lüneburg in Anspruch genommen.

Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben zu erwarten hat, so ist dieser Umstand als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen. Diese Grundsätze sind auch für Grundstücke in gemeindlichem Eigentum maßgebend. Das Gebot der gerechten Abwägung der planbetroffenen Belange erfasst grundsätzlich alle Rechtspositionen und sonstigen rechtlich geschützten Interessen, unabhängig davon, ob diese Belange auch verfassungsrechtlich abgesichert sind.

Das ist auch bei dem jedenfalls einfachrechtlich geschützten Eigentum einer Gemeinde nicht anders; diese ist Inhaberin aller Rechte, die sich für einen Eigentümer aus §§ 903 ff. BGB ergeben. Dementsprechend ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass eine Gemeinde als Eigentümerin von Grundstücken in der Umgebung eines Fachplanungsvorhabens ebenso wie private Grundstückseigentümer nach den allgemeinen Grundsätzen Schutz vor nachteiligen Wirkungen, z.B. durch Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG, verlangen kann.

Dieser Schutz setzt **nicht** voraus, dass das betreffende Grundstück einen spezifischen Bezug zur Erfüllung gemeindlicher Aufgaben besitzt. (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. März 1992 - 7 C 18/91 = BVerwGE 90, 96 m.w.N.).

Nichts anderes gilt, wenn das Vorhaben sich nicht nur auf die Nutzung eines benachbarten gemeindeeigenen Grundstücks nachteilig auswirkt, sondern wenn ein solches Grundstück für das Vorhaben selbst und unmittelbar planend in Anspruch genommen wird. Ein derartiger hoheitlicher Zugriff auf die Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks ist ein Umstand, den die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe der allgemeinen Grundsätze in die Abwägung einzubeziehen hat (BVerwG, Urteil vom 27. März 1992 - 7 C 18/91 = BVerwGE 90, 96 m.w.N.).

Die betroffenen Grundstücke im Einzelnen, deren tatsächliche und planungsrechtlich zulässige Nutzung sowie die Bedenken der Hansestadt Lüneburg ergeben sich aus der

anliegenden Aufstellung über die von der Planfeststellung zur A39 betroffenen Grundstücke im Eigentum der Hansestadt Lüneburg:

*Aufstellung über das im Zuge der Planfeststellung zur A39 in Anspruch genommene Grundeigentum der Hansestadt Lüneburg,*

**beigefügt als Anlage 5.**

Es wird gebeten, bei den in der vorgenannten Aufstellung aufgeführten - im Eigentum der Hansestadt Lüneburg stehenden - Grundstücken, die städtischen Belange und Möglichkeiten der Reduzierung der Eingriffsintensität im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und nach Maßgabe der in der Anlage 5 aufgeführten Beeinträchtigungen in den Planfeststellungsbeschluss eine Regelung des Ersatzes bzw. der Entschädigung sowie des Anspruchs auf Gesamtübernahme nur teilweise von der Planung in Anspruch genommener, aber im Übrigen nicht mehr sinnvoll nutzbarer Grundstücke aufzunehmen.

## **2. Bestellung einer Dienstbarkeit als milderer Mittel ist zu prüfen**

Wie sich ebenfalls aus der Anlage 5 ergibt, beabsichtigt der Vorhabenträger, die im Eigentum der Hansestadt Lüneburg stehenden Grundstücke in der Gemarkung 1515, Flur 7, Flurstücke 13 und 16 (Ziffern 1.08.01 und 1.09.01 zum Grunderwerbsverzeichnis / Planfeststellungsunterlage 10.2) zu erwerben. Hiergegen wendet sich die Hansestadt Lüneburg, weil die Belastung der Grundstücke mit einer Dienstbarkeit ausreichend ist.

Zwar können sich Gemeinden nicht auf das Grundrecht aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG berufen, jedoch stellt auch insoweit die Belastung von Grundstücken mit Grunddienstbarkeiten im Vergleich zu einer Vollenteignung das mildere Mittel dar (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. März 2011 - 7 A 3/10, zitiert nach Juris-Rn. 80). Die Enteignung ist nach § 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG zulässig, soweit sie zur Ausführung des planfestgestellten Vorhabens notwendig ist. Nach dem jedenfalls entsprechend heranzuziehenden § 8 Abs. 1 Satz 2 NEG ist die Enteignung auf die Belastung des Grundstücks mit einem Recht zu beschränken, wenn dies zur Verwirklichung des Enteignungszwecks ausreicht. Dieses auch allgemein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit abzuleiten-

de Gebot, das hinsichtlich einer betroffenen Gemeinde im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist, steht hier einer vollständigen Entziehung des Eigentums entgegen.

Danach reicht für die auf den o. g. Grundstücken vorgesehene Errichtung eines Regenkanals die Bestellung einer Dienstbarkeit als milderer Mittel aus. Der Zweck der Inanspruchnahme der o.g. Grundstücke erfordert keine Enteignung im Sinne eines Grunderwerbs. Daher ist die Bestellung einer Dienstbarkeit im Bereich der Wasserdurchleitung allgemein üblich und anerkannt.

### **III. Betroffenheit kommunaler Einrichtungen/kommunaler Aufgaben**

Die Betroffenheit kommunaler Einrichtungen und Aufgaben stellt nach der Rechtsprechung einen gegenüber einer Fachplanung wehrfähigen Belang der Gemeinde dar. Durch die Planung sind folgende kommunale Einrichtungen/Aufgaben wie folgt betroffen:

#### **1. Behelfsbrücke Erbstorfer Landstraße: Sicherheit des Hauptschulwegs ist nicht gewährleistet**

Im Rahmen der Realisierung des ersten Planungsabschnitts ist beabsichtigt, das im Zuge der Erbstorfer Landstraße bestehende Überführungsbauwerk zurückzubauen, abzubauen und einen Ersatzneubau über die künftige A39 zu errichten (Unterlage 1/Erläuterungsbericht, S. 116 f; Unterlage 11/Bauwerksverzeichnis; BW 1-8).

Für die bauzeitliche Verkehrsführung auf der Erbstorfer Landstraße ist geplant, südlich neben der vorhandenen Brücke eine zweistreifige Behelfsbrücke mit einseitigem Gehweg zu errichten (Unterlage 1/Erläuterungsbericht, S. 117).

Eine derartige Behelfsbrücke ist aus Sicht der Stadt Lüneburg nicht sachgerecht. Die Erbstorfer Landstraße und in ihrem Zuge das vorhandene Brückenbauwerk sind eine Hauptwegeverbindung zwischen den westlich und den östlich der Brücke gelegenen Stadtteilen. Im westlichen Bereich der vorhandenen Brücke befindet sich die Grundschule Lüne (Am Domänenhof 9, 21337 Lüneburg). Die Grundschule Lüne ist eine kommunale Einrichtung der Hansestadt Lüneburg, welche in deren Schulträgerschaft steht (§§ 1 Abs. 3, 102 Abs. 1 Niedersächsisches Schulgesetz). Die Grundschule Lüne wird insbesondere auch von zahlreichen Kindern aus den östlich der vorhandenen Brücke gelegenen Stadtteilen Moorfeld und Ebensberg besucht.



Es ist daher unerlässlich, auch die geplante Behelfsbrücke für einen sicheren Fußgänger- und Radfahrverkehr zu konzipieren und umzusetzen, wozu auch gehört, dass diese Brücke angemessen beleuchtet und in den Winterdienst einbezogen wird. Andernfalls ist eine gesicherte Erreichbarkeit der Grundschule Lüne und damit die Sicherheit des über die Erbstorfer Landstraße führenden Hauptschulweges nicht gewährleistet.

Die Hansestadt Lüneburg bittet daher darum, auch die geplante Behelfsbrücke derart für den Fußgänger- und Radfahrverkehr zu konzipieren, dass insbesondere auch die auf diesen Weg angewiesenen Schulkinder die Grundschule in Lüne sowie nach Beendigung der Schule Ihren Wohnort sicher und gefahrlos erreichen können. Eine gesicherte und gefahrlose Erreichbarkeit der Grundschule Lüne muss unbedingt gewährleistet werden (vgl. auch § 114 Abs. 2 Satz 2 Niedersächsisches Schulgesetz, wonach die Sicherheit des Schulweges ein gesetzlich anerkannter Belang ist).

## **2. Städtischer Baustofflagerplatz: Inanspruchnahme der Fläche bedarf einer Ersatzregelung**

Nach dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2., Ziffern 7.04.01 bis 03) soll das Grundstück in der Gemarkung 1516, Flur 45, Flurstück 22/15 für die Straßenbaumaßnahme A39 in Anspruch genommen werden. Dieses Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 61 (*„Ehemaliger Flugplatz bei Alt Bilm“*) und steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg, womit insoweit auch auf die Ausführungen zur Inanspruchnahme von Grundstücken im Eigentum der Hansestadt Lüneburg verwiesen werden kann.

Darüber hinaus dient das vorbezeichnete Grundstück einer von der Hansestadt Lüneburg zu erfüllenden öffentlichen Aufgabe. Das Grundstück wird aktuell als Baustofflagerplatz für städtische Baumaßnahmen genutzt und zwingend als Pufferfläche für Umbaumaßnahmen u.a. an öffentlichen Straßen in der Straßenbaulast der Hansestadt Lüneburg benötigt. Die Inanspruchnahme des Grundstücks führt mithin dazu, dass dieses Grundstück in seiner Nutzbarkeit vollständig aufgehoben wird.

Eine aus Sicht der Hansestadt Lüneburg geeignete Ersatzfläche befindet sich auf dem Grundstück in der Gemarkung 1516, Flur 45, Flurstück 22/199, welches ebenfalls im Eigentum der Stadt Lüneburg steht. Nach dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, Ziffern 6.18.01 bis 04) soll jedoch auch dieses Grundstück – welches im Bereich des Bebauungsplans Nr. 77 (*„Hinter der Stadtkoppel“*) belegen ist – für die Straßenbaumaßnahme A39 teilweise in Anspruch genommen werden. Ob sich die Restflächen als künftiger Baustofflagerplatz eignen, wäre durch den Vorhabenträger zu prüfen. Selbiges gilt für das aus Sicht der Hansestadt Lüneburg als Ersatzfläche geeignete Grundstück in der Gemarkung 1516, Flur 45, Flurstück 22/38, welches nach dem

Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, Ziffern 7.08.01 bis 7.08.04) ebenfalls für die Straßenbaumaßnahme A39 in Anspruch genommen werden soll.

Die Hansestadt Lüneburg bittet darum, diese Umstände in der Abwägung zu berücksichtigen. Ferner bedarf es einer Regelung im Planfeststellungsbeschluss, wonach der Vorhabenträger der Bundesfernstraße die Hansestadt Lüneburg für die Inanspruchnahme des im Eigentum der Hansestadt Lüneburgs stehenden Grundstücks, auf welchem sich der Baustofflagerplatz befindet, zu entschädigen hat. Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist es daher erforderlich, dass der Vorhabenträger auch die Kosten für die Verlagerung des städtischen Baustofflagerplatzes an einen geeigneten Ort im Gebiet der Hansestadt Lüneburg (Kosten für die Beschaffung von Ersatzflächen) trägt. Hierzu zählen auch die Kosten, welche für eine gleichwertige Herrichtung des Baustofflagerplatzes an anderer Stelle (Oberflächenherrichtung, Umzäunung etc.) anfallen.

#### **IV. Fehlende Unterhaltsaufwandregelungen gefährden kommunale Finanzhoheit**

##### **1. Unterhaltsaufwand für Bauwerke muss der Bund tragen**

Die Hansestadt Lüneburg fürchtet, infolge des Baus der A 39 mit Unterhaltungskosten belastet zu werden, die ohne das Vorhaben nicht auf sie zukommen würden. Dies betrifft namentlich und insbesondere **die Fauna-Passage Lüner Holz (Unterlage 9.3, S. 20)**, die Gestaltung des **Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld (Unterlage 9.3, S. 89)** sowie die in der folgenden Aufstellung bezeichneten Maßnahmen, die ohne Regelung im Planfeststellungsbeschluss eine Unterhaltungspflicht der Hansestadt Lüneburg, einschließlich der damit verbundenen Kosten, auslösen können. Neben der Fauna-Passage Lüner Holz und der Gestaltung des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld handelt es sich im Einzelnen um den Unterhaltungsaufwand oder Unterhaltungsmehraufwand für folgende Anlagen:

1. Unterlage 11 Nr. 13 (Bauwerksverzeichnis): Unterhaltungsaufwand für den veränderten Rohrdurchlass. Insofern wird zumindest eine Ablösung des Unterhaltungsmehraufwandes gefordert.
2. Unterlage 11, Nr. 37 (Bauwerksverzeichnis): Unterhaltungsaufwand für das Lärmschutzbauwerk, für welches in den Planfeststellungsunterlagen der Unterhaltungspflichtige und der Eigentümer nicht genannt sind. Mangels Baulast und Eigentum der Hansestadt Lüneburg wird die Übernahme in städtisches Eigentum und in die städtische Baulast mit der Folge der Unterhaltungspflicht abgelehnt.

3. Unterlage 11, Nr. 53 (Bauwerksverzeichnis): Unterhaltungsaufwand für den verlängerten Durchlass unter der Autobahn, wobei dieser Durchlass direkt unter den vorhandenen Durchlass unter dem parallel verlaufenden, städtischen Wirtschaftsweg übergeht. Die Hansestadt Lüneburg lehnt eine Unterhaltungspflicht für den Abschnitt unter dem vorgenannten Wirtschaftsweg ab.
4. Unterlage 11, Nr. 125 (Bauwerksverzeichnis): Unterhaltungsaufwand für den verlängerten Raderbach und den neuen Sandfang (vgl. hierzu noch unten).
5. Unterlage 11, Nr. 147 (Bauwerksverzeichnis): Unterhaltungsaufwand für die geänderte Lärmschutzwand, die nach Kenntnisstand der Hansestadt Lüneburg in der Baulast der Bundesrepublik steht, da sie im Zuge der Ostumgehung (B4) errichtet wurde. Die Hansestadt Lüneburg lehnt die Übernahme der geänderten Lärmschutzwand in ihr Eigentum und in ihre Unterhaltungslast ab. Zudem ist die Lärmschutzwand in den Planfeststellungsunterlagen nicht schlüssig dargestellt (Nach Unterlage 5, Blatt 4: Erhöhung auf 4 Meter in Richtung Osten lediglich bis zu Einmündung Hölderlinstraße. Nach Unterlage 7.2, Blatt 4: Höhe der Lärmschutzwand zwischen Hölderlinstraße und Droste-Hülshoff-Straße bleibt offen, so dass unklar ist, ob die Bestandshöhe von 2,5 Metern oder eine Erhöhung auf 4 Meter vorgesehen ist).
6. Unterlage 11, Nr. 190: Unterhaltungsaufwand für den Wendekreis im Fuchsweg, der nicht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg steht. Der Fuchsweg steht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, so dass auch der sich anschließende Wendekreis in die Unterhaltungspflicht der Bundesrepublik Deutschland fällt. Die Hansestadt Lüneburg lehnt daher die Übernahme des vorbezeichneten Wendekreises in ihr Eigentum und in ihre Unterhaltungslast ab.
7. Unterlage 11, Nr. 328: Unterhaltungsaufwand für den verlängerten und umgebauten Wirtschaftsweg („Apfelallee“), der im Eigentum der Hansestadt Lüneburg steht. Die Hansestadt Lüneburg fordert insoweit die Ablösung des Unterhaltungsmehraufwands.

Nach der Rechtsprechung sind nicht nur die Bau-, sondern auch die Unterhaltungskosten, mit denen eine Gemeinde als Folge der Planfeststellung belastet wird, abwägungserheblich. Diese Kostenfolgen nehmen durch insoweit fremdbestimmte Bindung von Haushaltsmitteln der Gemeinde Einfluss auf ihre Finanzhoheit (VGH Mannheim, Urteil vom 07. Dezember 1995 - 5 S 152/95, zitiert nach Juris-Rn. 44; OVG Lüneburg, Beschluss vom 21. Juli 1995 - 3 M 7182/94, zitiert nach Juris-Rn. 2).

Die Planfeststellungsunterlagen treffen zur Unterhaltungslast und den Unterhaltungskosten für die vorgenannten Bauwerke und Maßnahmen keine Aussage. Während das Bauwerksverzeichnis für den Bau der dort bezeichneten Anlagen eine Kostentragungspflicht der Bundesrepublik Deutschland feststellt, fehlt eine entsprechende Angabe für die Unterhaltungslast und die Tragung der Unterhaltungskosten. Hierdurch sind Abwägungsfehler vorprogrammiert.

Aus diesen Gründen bedarf die Unterhaltungslast der Regelung im Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung folgender rechtlicher Vorgaben:

§ 3 Abs. 1 Satz 2 Hs. 1 FStrG bestimmt, dass die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern haben. Zur Unterhaltung zählen alle Maßnahmen, die durch Instandhaltung oder Instandsetzung, also Abnutzungserscheinungen und Schäden vorbeugend oder ausbessernd die Straße in ihrem Bestand erhalten sollen oder sie (ohne wesentliche Veränderungen) gegenüber dem früheren Zustand wiederherstellen oder erneuern (*Grupp*, in: Marschall, FStrG, Kommentar, 6. Aufl. 2012, § 3 Rn. 7).

Träger der Straßenbaulast für die A 39 ist gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 FStrG der Bund.

Die Straßenbaulast - und damit die Unterhaltungslast - bezieht sich auf alle Bestandteile der Bundesfernstraße in dem in § 1 Abs. 4 FStrG umschriebenen Sinne unter straßenbautechnischen wie funktionalen Aspekten. Sie umfasst nicht nur den Straßenkörper, einschließlich Tunneln, Entwässerungsanlagen und Lärmschutzanlagen (§ 1 Abs. 4 Nr. 1), sondern auch das räumlich mit dem Straßenkörper in Zusammenhang stehende und verkehrlichen Zwecken dienende Zubehör (§ 1 Abs. 4 Nr. 3). Zum Zubehör zählt auch die Bepflanzung unabhängig davon, welchen Zwecken sie dient oder ob sie sich außerhalb des Straßenkörpers befindet (*Grupp*, in: Marschall, FStrG, Kommentar, 6. Aufl. 2012, § 1 Rn. 53).

Die Straßenbaulast umfasst darüber hinaus auch alle Aufgaben, die nicht mehr unmittelbar die Straße als Baukörper und Verkehrsweg zum Gegenstand haben, aber dem Schutz der Straße oder dem Ausgleich der Folgen von Straßenbaumaßnahmen dienen, z. B. die Beteiligung an der Unterhaltung von Gewässern oder von Entwässerungssystemen, die das von der Straße abfließende Wasser aufnehmen (*Grupp*, in: Marschall, FStrG, Kommentar, 6. Aufl. 2012, § 3 Rn. 4.).

Soweit das Bundesfernstraßengesetz den Gemeinden die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten (§ 5 Abs. 2) und die Unterhaltungslast für Teile einer Kreuzungsanlage (§ 13 Abs. 2) auferlegt, sind diese Regelungen hier nicht einschlägig: § 5 Abs. 2 FStrG gilt für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen, die gemäß § 1 Abs. 2 FStrG von

den Bundesautobahnen zu unterscheiden sind. § 13 Abs. 2 FStrG erfasst Über- und Unterführungen bei Kreuzungsbauwerken i. S. von § 2 FStrKrV, die hier nicht - auch nicht hinsichtlich des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld (Unterlage 9.3, S. 89) - vorliegen.

Soweit es sich bei den in Rede stehenden Maßnahmen um solche im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs- und Ausgleichsregelung handelt, ergibt sich die Pflicht des Vorhabenträgers zur Unterhaltung während des Unterhaltungszeitraums aus § 15 Abs. 4 BNatSchG. Dies betrifft insbesondere die Fauna-Passage Lüner Holz (Unterlage 9.3, S. 20).

Im Hinblick auf die unter Ziffer 4 genannte Verlängerung des Raderbachs und des neuen Sandfangs ist Folgendes auszuführen: 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 jedoch 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 A39 gehörenden Durchlass vor übermäßigem Sandanfall zu bewahren. Der Sandfang ist damit notwendiger Teil des Durchlasses, welcher nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG in die Bau- und Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland fällt.

## **2. Höherer Unterhaltsaufwand durch ungeeignete Bauausführung / ungeeignete Bauklassen**

Wie unter dem vorherigen Punkt ausgeführt, sind die Unterhaltungskosten, mit denen eine Gemeinde als Folge der Planfeststellung belastet wird, abwägungserheblich. Diese Kostenfolgen nehmen durch insoweit fremdbestimmte Bindung von Haushaltsmitteln der Gemeinde Einfluss auf ihre Finanzhoheit (VGH Mannheim, Urteil vom 7. Dezember 1995 - 5 S 152/95 -, zitiert nach Juris-Rn. 44; OVG Lüneburg, Beschluss vom 21. Juli 1995 - 3 M 7182/94 -, zitiert nach Juris-Rn. 2).

Ausweislich der Planfeststellungsunterlagen ist die Herstellung folgender Straßen in folgenden Bauklassen beabsichtigt:

Tabelle 1:

<b>Bezug</b>	<b>Straße</b>	<b>Bauklasse gem. Planung</b>
Unterlage 1, S. 44	Erbstorfer Landstraße (Kreisstraße in der Baulast der Stadt)	„Querschnitt bleibt erhalten“
Unterlage 1, S 45, Seite 55 (Tabelle 11)	Stadtkoppel (gewidmete Gemeindestraße)	V
Unterlage 1, S. 55 (Tabelle 10)	August-Wellenkamp-Straße (gewidmete Gemeindestraße)	IV
Unterlage 1, S. 44-47.	Alle Wirtschaftswege (nicht gewidmete Wege in der Baulast der Stadt)	Richtlinie für den ländlichen Wegebau

Nach den maßgeblichen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 01) und weiterer Parameter wie Umleitungsverkehre, Kreuzungsbereiche, hoher Schwerlastverkehrsanteil, Anschluss an den Bestand ergibt sich jedoch, dass ein höherwertiger Ausbau wie folgt vorzunehmen ist:

Tabelle 2:

<b>Bezug</b>	<b>Straße</b>	<b>Forderung Stadt</b>
Unterlage 1, S. 44	Erbstorfer Landstraße (Kreisstraße in der Baulast der Stadt)	Vollausbau Bauklasse <b>III</b> (vgl. hierzu auch Punkt V in der weiteren Darstellung)
Unterlage 1, S 45, Seite 55 (Tabelle 11)	Stadtkoppel (gewidmete Gemeindestraße)	<b>III</b> (hoher Schwerlastverkehrsanteil / Gewerbegebiet)
Unterlage 1, S. 55 (Tabelle 10)	August-Wellenkamp-Straße (gewidmete Gemeindestraße)	<b>II</b> (hoher Schwerlastverkehrsanteil / Gewerbegebiet)
Unterlage 1, S. 44-47.	Alle Wirtschaftswege (nicht gewidmete Wege in der Baulast der Stadt)	Ja, aber mindestens in der jetzt vorhandenen Breite.

Weil es sich bei den in der tabellarischen Übersicht aufgeführten Straßen um solche in der Baulast der Hansestadt Lüneburg handelt, besteht die Möglichkeit, dass die Unterhaltung dieser Straßen verteuert werden könnte, so dass der Hansestadt Lüneburg Mehrkosten aufgebürdet werden, die bei einer Herstellung in der von der Hansestadt Lüneburg befürworteten Art und Weise/Bauklasse (vgl. Tabelle 2) nicht entstehen würden. Wegen dieser fiskalischen Auswirkungen kann sich die Hansestadt Lüneburg nach der Rechtsprechung auf die Möglichkeit einer Rechtsbeeinträchtigung berufen und die Berücksichtigung dieser Belange im Planfeststellungsbeschluss verlangen (OVG Schleswig, Urteil vom 28. Oktober 2003 - 14 A 68/02 -, zitiert nach Juris-Rn. 73).

Die Planfeststellungsbehörde wird daher ersucht, diesen Gesichtspunkt zu prüfen und die notwendigen Regelungen im Planfeststellungsbeschluss zu treffen.

## **V. Vollausbau im Bereich der Erbstorfer Landstraße**

Im Zusammenhang mit dem in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Rück- und Ersatzbau des Brückenbauwerks im Zuge der in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Erbstorfer Landstraße (vgl. hierzu auch oben III.1.) kommt es zu umfassenden Bautätigkeiten in diesem Bereich (Behelfsbrücke einschließlich provisorischen Straßenrampen, Sicherung der in diesem Bereich verlegten Leitungen, Ersatzneubau der bestehenden Brücke, Baustellenverkehr etc.).

Durch diese umfassende Bautätigkeit wird der bestehende Straßenoberbau und Straßenunterbau der in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Erbstorfer Landstraße nachhaltig beschädigt werden.

Eine nachhaltige Schädigung der in der Baulast der Erbstorfer Landstraße ist ferner dadurch zu besorgen, dass die an der Erbstorfer Landstraße vorgesehene Zufahrt zum geplanten Tunnelbetriebsgebäude in den Planfeststellungsunterlagen nicht hinreichend klar und bestimmt geregelt und dargestellt wird. Die geplante Zufahrt zum Tunnelbetriebsgebäude ist in der Unterlage 5 (Lagepläne Blatt 5) zwar farbig dargestellt. Allerdings fehlt es an einem entsprechenden Eintrag samt Kostenregelung im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11). Ferner fehlt es an der Regelung eines Regelquerschnitts, wie er z.B. für die Zufahrt zum Stützpunkt Autobahnmeisterei in der Unterlage 14.2, Blatt 16 vorgesehen ist. Aus diesen Gründen ist im Planfeststellungsbeschluss als notwendige Folgemaßnahme zu regeln, dass mit Abschluss der Baumaßnahmen zur A39 in diesem Bereich die insoweit in Anspruch genommene Erbstorfer Landstraße zwischen der Wulf-Werum-Straße im Westen und dem Fuchsweg im Osten, sowie im Bereich der geplanten Zufahrt zum Tunnelbetriebsgebäude in der Bauklasse III auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland voll ausgebaut wird (vgl. hierzu auch bereits

oben IV.2. Tabelle 1 und 2). Dies umfasst auch Nebenflächen, die Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und die entsprechenden Lichtsignalanlagen.

Demgegenüber sehen die Planfeststellungsunterlagen lediglich eine allein nicht ausreichende Verbreiterung der Erbstorfer Landstraße vor; abzulesen der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt 5 an der fehlenden farbigen Darstellung der Bestandsflächen der Erbstorfer Landstraße im angesprochenen Bereich und dem Eintrag „*Querschnitt bleibt erhalten*“ bei gleichzeitig fehlender Angabe der Bauklasse im Erläuterungsbericht (Planfeststellungsunterlage 1, Seite 44).

## **VI. Vollständige Pflasterbefestigung des Wirtschaftswegs im Zuge des Havariewegs für Havarie- und Löschwasserbecken ist notwendig**

Das am nordöstlichen Ende des künftigen Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld zu bauende Havariebecken (Unterlage 11, Bauwerksnummer 137) wie auch das Löschwasserbecken (Unterlage 11, Bauwerksnummer 136) müssen regelmäßig mit schweren Wartungsfahrzeugen (Saugwagen) angefahren werden. Hierfür soll auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland ein vorhandener Wirtschaftsweg ausgebaut werden (Nr. 352 des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 11).

Der für den Wartungsweg in Anspruch genommene Wirtschaftsweg steht in der Unterhaltungslast und im Eigentum der Hansestadt Lüneburg (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 2 /441). Der vorgenannte Wirtschaftsweg zweigt von der Gerhart-Hauptmann Straße ab und verläuft zunächst parallel der B 4 und schwenkt dann über das geplante Havariebecken hinaus in Richtung Adendorf.

Der Wirtschaftsweg muss baulich so ertüchtigt werden, dass er für schwere Wartungsfahrzeuge dauerhaft befahrbar ist. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, nicht nur - wie derzeit vorgesehen - den Wartungsweg mit einer wassergebundenen Decke zu versehen, sondern bis zum Havarie- bzw. Löschwasserbecken einschließlich einer Wendeanlage in Pflasterbauweise zu befestigen. Andernfalls sind in diesem Bereich durch den zu erwartenden Schwerlastverkehr Schäden an dem Wirtschaftsweg vorprogrammiert.

Im weiteren Verlauf des Wirtschaftsweges in Richtung Adendorf wird ein Ausbau bis zum Abzweig des geplanten Wartungsweges für den Durchlass Raderbach (Unterlage 11, Bauwerksnummer 128) in wassergebundener Bauweise erforderlich, da dieser Abschnitt ebenfalls vermehrt durch Wartungsfahrzeuge befahren werden wird.



## **VII. Folgen der Inanspruchnahme von Wirtschaftswegen sind regelungsbedürftig**

Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses sind die Verlegung und der Umbau von Wirtschaftswegen beabsichtigt. Im Einzelnen handelt es sich um die Inanspruchnahme der folgenden Wirtschaftswege:

1. Zu Nr. 12 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11): Dieser Wirtschaftsweg steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Der Wirtschaftsweg ist bei Umbau und Verlegung mindestens im bestehenden Querschnitt wiederherzustellen.
  
2. Zu Nr. 45 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11): Dieser Wirtschaftsweg steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Der Wirtschaftsweg ist bei Umbau und Verlegung mindestens im bestehenden Querschnitt wiederherzustellen.
  
3. Zu Nr. 328 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11). Dieser Wirtschaftsweg, welcher im Hinblick auf die Ablösung eines Unterhaltungsmehraufwands bereits unter IV. 1. (dort Ziffer 7) bereits angeführt wurde und im Eigentum der Hansestadt Lüneburg steht, ist bei Verlegung und Umbau mindestens im bestehenden Querschnitt wiederherzustellen.
  
4. Zu Nr. 63 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11): Der betroffene Wirtschaftsweg steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Das Widerlager der neuen Brücke ist soweit zurückzusetzen, dass die derzeit vorhandene Breite des unterführten Wirtschaftswegs im gesamten Brückenbereich nicht geschmälert wird. Während der gesamten Bauzeit muss die Zufahrt zu den nördlich gelegenen, städtischen Forstflächen aus forstbetrieblichen und Brandschutzgründen dauerhaft sichergestellt sein.

Soweit der Hansestadt Lüneburg hierdurch erhöhte Verpflichtungen als Straßenbaulastträgerin entstehen können, bedürfen die hieraus resultierenden Folgen, insbesondere die hiermit verbundenen Mehrkosten, der Regelung im Planfeststellungsbeschluss: Nach der Rechtsprechung können hoheitliche Maßnahmen, die die Straßenbaulast einer Gemeinde faktisch erweitern oder ihre Wahrnehmung erschweren, den Straßenbaulastträger in seinen Rechten beeinträchtigen. Dies gilt jedenfalls dann,

wenn - wie hier - der Straßenbaulastträger nicht identisch ist mit dem Träger des Vorhabens, was die Erweiterung der Straßenbaulast auslöst (BVerwG, Urteil vom 11. Mai 1984 - 4 C 83/80 = NVwZ 1984, 584; BayVGH, Beschluss vom 29. Juli 1992 - 20 ZE 92.1553, zitiert nach Juris-Rn. 25; VG München, Urteil vom 24. Oktober 2002 - M 24 K 02.3797 -, zitiert nach Juris-Rn. 25; vgl. auch OVG Schleswig, Urteil vom 28. Oktober 2003 - 14 A 68/02 -, zitiert nach Juris-Rn. 73).

In diesem Fall vermittelt die gemeindliche Planungshoheit gegenüber der fremden Fachplanung eine wehrfähige, in die fachplanerische Abwägung einzubeziehende Rechtsposition, weil das Vorhaben in das Wirtschaftswegesystem der Stadt und damit in eine gemeindliche Einrichtung erheblich eingreift (OVG Koblenz, Urteil vom 5. März 2000 - 8 C 11743/99 -, zitiert nach Juris-Rn. 19, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 27. März 1992 - 7 C 18/91 = UPR 1992, 310).

Nimmt der Vorhabenträger einen bestehenden Wirtschaftsweg in Anspruch, ist er verpflichtet, dafür im Interesse des Wegeeigentümers einen Ausgleich zu schaffen und diese Ausgleichsmaßnahme auch zu erhalten. Diese Pflicht gilt unabhängig davon, ob es sich um einen öffentlichen Wirtschaftsweg handelt oder nicht (OVG Koblenz, Urteil vom 5. April 2000 - 8 C 11743/99, zitiert nach Juris-Rn. 23).

Entsprechende Ausgleichs- und Wiederherstellungspflichten des Vorhabenträgers sind damit im Planfeststellungsbeschluss zu regeln, andernfalls ist dieser abwägungsfehlerhaft.

## **VIII. Regelungen zum Umleitungsverkehr während der Bauphase fehlen**

In den Planfeststellungsunterlagen fehlen Ausführungen und geplante Regelungen zur Umleitung des Verkehrs während der insgesamt ca. vierjährigen Bauphase vollständig. Aus der Planfeststellungsunterlage ist nicht erkennbar, ob und wie der Verkehr oder mögliche Verkehrsverlagerungen während der Bauphase beherrschbar sind. Vielmehr beschränkt sich die Planfeststellungsunterlage im Wesentlichen auf die Feststellung, dass im Bereich der bestehenden B4 „*grundsätzlich*“ eine 4+0-Verkehrsführung gewährleistet sei; nur in „*begrenzten Zeiträumen*“ die Anzahl der Fahrstreifen reduziert werden müsse; die Anschlussstellen während der gesamten Bauzeit in Betrieb bleiben „*sollen*“ und „*erforderliche*“ Vollsperrungen von Anschlussstellen auf eine Mindestmaß reduziert werden (Planfeststellungsunterlage 1, Seite 195).

Wegen der erheblichen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr und sonstige Rechtsgüter ist jedoch eine Regelung im Planfeststellungsbescheid und damit entsprechende Ausführungen in den Unterlagen erforderlich:

## 1. Gebot der Konfliktbewältigung muss erfüllt werden

Die Planfeststellungsbehörde muss alle von der Planung betroffenen abwägungserheblichen Belange in ihre Entscheidungsfindung einbeziehen. Sie darf keine regelungsbedürftige Frage offen lassen. In die Planung sind alle Gesichtspunkte einzubeziehen, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Lösung der vom Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (st.Rspr.; s. etwa BVerwG, NVwZ 1992, 787).

Nach §§ 75 Abs. 1 Satz 1, 72 Abs. 1 Satz 1 VwVfG kann die Planfeststellungsbehörde dabei notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen regeln, auch wenn sie insofern nicht originär zuständig ist (gesetzlich angeordneter Zuständigkeitswechsel). Die Regelung ist ebenfalls Ausdruck des Grundsatzes der Problembewältigung. Zu den Folgemaßnahmen zählen insbesondere bauliche Eingriffe in die Substanz anderer Anlagen oder Einrichtungen (*Dürr* in Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, Kap. 34, Rn. 4.31). Notwendig ist eine Folgemaßnahme aber nicht bereits, wenn ihre Einbeziehung ökonomisch oder funktionell sinnvoll ist. Vielmehr muss die Maßnahme zur Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sein. Das Bundesverwaltungsgericht hält hierzu fest:

*„Folgemaßnahmen dürfen deshalb über Anschluß und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Das setzt auch dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln. Nicht alles, was in bezug auf die anderen Anlagen in der Folge eines Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der Vorhabenträger in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist. Die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben. Sie können ihre Zuständigkeiten nicht ohne weiteres an andere abtreten.“* (BVerwG, NVwZ 1989, S. 153)

Die Folgemaßnahme muss zugleich Probleme von einigem Gewicht betreffen. Ebenso wie dem Vorhabenträger Vorkehrungen zum Schutz privater und öffentlicher Belange nur zum Ausgleich von erheblichen oder unzumutbaren Beeinträchtigungen aufgegeben werden können, sind auch Folgemaßnahmen nur erforderlich und zulässig, um nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen zu beseitigen (BVerwG, NVwZ 1989, 153; NVwZ-RR 1996, S. 187: Verlegen eines Fußweges).

Zu den notwendigen Folgemaßnahmen, deren Regelung in einem fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss über den Neubau einer Autobahn zulässig und erforderlich ist, gehört typischerweise die Umgestaltung und Anpassung anderer Straßen, denn ein Fernstraßenbauvorhaben geht in aller Regel mit einem Eingriff in den Verkehrsraum einer vorhandenen Straße einher und löst zur Bewältigung der hieraus resultierenden Konflikte entsprechenden Anpassungs- und Änderungsbedarf an der Straße aus.

Eine Folgemaßnahme kann aber auch vorliegen, wenn eine Ersatz- oder Entlastungsstraße mit anderer Streckenführung erforderlich wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31. August 1995 - 11 VR 14/95). Ob diese Folgemaßnahme notwendig ist im Sinne von § 75 Abs. 1 VwVfG, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Maßgeblich ist dabei weniger, ob die Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion nur temporär oder dauerhaft ist, sondern ob die Baumaßnahme notwendig ist, um das Fernstraßenbauvorhaben durchzuführen. Die Dauer der Bauzeit und der Umleitungen ist hierbei aber insoweit zu berücksichtigen, als der (dauerhafte) Ausbau einer Straße im weiterführenden Straßennetz umso eher erforderlich sein wird, je länger die Umleitung andauert. Hierbei gilt aber zu berücksichtigen, dass während der Bauphase eines Projekts durchaus auch erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses hinzunehmen sind.

Auch wenn keine baulichen Maßnahmen planfestgestellt werden, müssen die von der temporären Zerschneidung des Verkehrsnetzes ausgehenden Konflikte in die Abwägung einbezogen werden. Die Planfeststellungsbehörde muss sich vergewissern, dass das Verkehrsaufkommen während der Bauzeit durch Sperrungen und Umleitungen beherrschbar ist. Hierfür ist es zwar nicht erforderlich, dass die Umleitungsstrecken bereits abschließend bestimmt worden sind, es müssen jedoch geeignete Lösungen vorhanden sein. Zu derartigen geeigneten Lösungen verhalten sich die Planfeststellungsunterlagen jedoch nicht. Wie bereits ausgeführt, beschränkt sich die Planfeststellungsunterlage im Wesentlichen jedoch nur auf die Feststellung, dass im Bereich der bestehenden B4 „grundsätzlich“ eine 4+0-Verkehrsführung gewährleistet sei; nur in „begrenzten Zeiträumen“ die Anzahl der Fahrstreifen reduziert werden muss; die Anschlussstellen während der gesamten Bauzeit in Betrieb bleiben „sollen“ und „erforderliche“ Vollsperrungen von Anschlussstellen auf ein Mindestmaß reduziert werden (Planfeststellungsunterlage 1, Seite 195).

Erforderlich ist aber auch und in jedem Fall, dass die Auswirkungen von Sperrungen und Umleitungen auf die betroffenen Anwohner ermittelt und in die Abwägung eingestellt werden (BVerwGE 98, 339 (352)). Insbesondere muss die Planfeststellungsbehörde die von der Umleitung verursachten zusätzlichen Lärmbelastungen in die Abwägung einstellen. Dies gilt auch, wenn die 16. BImSchV nicht zur Anwendung kommt. Nimmt also der Verkehr auf der Umleitungsstraße zu, so ist dieser Lärmzuwachs als

Abwägungsbelang im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht.

## **2. Erhebliche Auswirkungen auf die Hansestadt Lüneburg durch verkehrliche Mehrbelastung**

Dies bedeutet für die Hansestadt Lüneburg im Einzelnen:

Die Auswirkungen der Baumaßnahmen im Zuge des Baus der A39 auf den Verkehrsablauf im Lüneburger Stadtgebiet und die zusätzliche Belastung und Inanspruchnahme von in der Straßenbaulast der Hansestadt Lüneburg stehenden öffentlichen Straßen ist abhängig von der Art und Lage der im Zuge der Baumaßnahmen auftretenden Einschränkungen.

Wie bereits erörtert, zeigt die Planfeststellungsunterlage jedoch nicht auf, ob und wie der Verkehr oder mögliche Verkehrsverlagerungen während der Bauphase beherrschbar sind.

Die Hansestadt Lüneburg geht jedoch bereits jetzt davon aus, dass alle zu den Anschlussstellen führenden Hauptverkehrsstraßen sowie der östliche Teil des Innenstadtrings während der Baumaßnahmen im Zuge des Baus der A39 erheblich betroffen sein werden.

Im Verlauf dieser Straßenabschnitte liegen zahlreiche Knotenpunkte, welche bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit liegen und die im Zuge der Baumaßnahmen der A39 den hierdurch bedingten Mehrverkehr nicht mehr aufnehmen können, wodurch insoweit eine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit dieses innerstädtischen Wegenetzes droht.

Die im Hinblick auf Umleitungsverkehre als problematisch einzustufenden Knotenpunkte im Gebiet der Hansestadt Lüneburg ergeben sich im Einzelnen aus der

*Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom 7. Juni 2012,*

**beigefügt als Anlage 6.**

Die in der vorbezeichneten Untersuchung aufgeführten Straßen unter Ziffer 3 bis einschließlich Ziffer 17 stehen in der ausschließlichen Baulast der Hansestadt Lüneburg. Die in der vorgenannten Untersuchung unter Ziffer 1 bis einschließlich Ziffer 2 aufgeführten Straßen stehen in geteilter Baulast zwischen der Hansestadt Lüneburg und dem Land Niedersachsen.

Die Hansestadt Lüneburg bittet darum, die während der Bauzeit der A39 hervorgerufene Mehrbelastung der in der vorbezeichneten Untersuchung aufgezählten Knotenpunkte eingehend zu erörtern, zu berücksichtigen und in diesem Zusammenhang notwendige Folgemaßnahmen an den in der Straßenbaulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Straßen festzulegen, welche geeignet sind, den durch die Planfeststellung hervorgerufenen innerstädtischen Verkehrs- und Straßenmehrbelastungskonflikt zu bewältigen und eine andernfalls bevorstehende erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des insoweit betroffenen innerstädtischen Wegenetzes zu verhindern.

In diesem Zusammenhang ist anerkannt, dass zu den anderen Anlagen i.S. des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG auch das vorhandene Wegenetz gehört (BVerwG, Urteil vom 1. Juli 1999 - 4 A 27/98). Das Vorhaben muss mit dem vorhandenen Wegenetz in Einklang gebracht werden; notwendig sind solche Folgemaßnahmen, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen (BVerwG a.a.O.).

Der Hansestadt Lüneburg steht insofern ein wehrfähiges Recht zu, als die oben aufgeführten Knotenpunkte in der Straßenbaulast der Hansestadt Lüneburg stehen. Die Hansestadt Lüneburg nimmt eine Selbstverwaltungsaufgabe wahr, soweit sie als Trägerin der Straßenbaulast entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand baut und auch unterhält. Insofern steht der Gemeinde ein Abwehrrecht zu, wenn die Funktionsfähigkeit ihres Straßennetzes in Mitleidenschaft gezogen wird (OVG Saarlouis, Urteil vom 9. Juli 2010 – 3 A 482/09 = BauR 2010, S. 2162).

Diese Grundsätze werden in den Planfeststellunterlagen jedoch an keiner Stelle erwähnt.

## **IX. Aussagen zu baustellenbedingten Auswirkungen fehlen**

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine hinreichenden Ausführungen zur Bewältigung des Konfliktes, welcher in der Bauphase von Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehren ausgeht. Dieser Konflikt ist bereits jetzt voraussehbar und damit im Planfeststellungsbeschluss zu bewältigen (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 - 9 A 8/10, zitiert nach juris-Rn. 109; VGH München, Urteil vom 24. Januar 2011 - 22 A 09.40045 betreffend Baulärm).

Gleichwohl bleibt in den Planfeststellungsunterlagen offen, wie und in welchem Umfang Baustellen und Baustraßen auf den dafür vorgesehenen Flächen eingerichtet werden sollen und welche möglichen Auswirkungen hiervon ausgehen. Der durch den

sicher zu erwartenden Baustellenverkehr ausgelöste Konflikt wird ebenfalls nicht behandelt.

In diesem Zusammenhang ist die Hansestadt Lüneburg wie folgt betroffen.

### **1. Baustellenbedingte Auswirkungen im Stadtteil „Moorfeld“**

Der Stadtteil „Moorfeld“, welcher direkt an die künftige Trasse der A39 grenzt und damit von baubedingten Auswirkungen betroffen sein wird, dient hauptsächlich der Wohnnutzung. Für den westlichen Bereich des Stadtteils „Moorfeld“ setzt der Bebauungsplan Nr. 13 – Neu „Moorfeld-Nord“ allgemeine, reine und besondere Wohngebiete fest. Der östliche Teil von Moorfeld, der an die Trasse der A39 grenzt, fällt unter den unbeplanten Innenbereich im Sinne von § 34 BauGB. Da in diesem Bereich ausschließlich Wohngebäude vorhanden sind, handelt es sich nach der Art der Nutzung um ein reines Wohngebiet (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 3 BauNVO).

In diesem schützenswerten Bereich sollen im Zusammenhang mit der Errichtung des Tunnelbauwerks umfangreiche Baumaßnahmen durchgeführt werden (Tunnelbauwerk, Abriss und Ersatzneubau des Brückenbauwerks im Zuge der Erbstorfer Landstraße, Abriss und Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße, Lärmschutzwand auf der Südwestseite, Ersatzneubau des Durchlasses und Verlegung des Raderbachs, Abriss der Geh- /Radwegbrücke nördlich des geplanten Tunnelbauwerkes).

Die in diesem Zuge bereits jetzt voraussehbaren Bauarbeiten führen unweigerlich insbesondere zu Lärm (vgl. hierzu § 66 Abs. 2 BImSchG i.V.m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für Baulärm). Der Planfeststellungsbeschluss muss sicherstellen, dass keine solchen unzumutbaren Auswirkungen auf den Stadtteil „Moorfeld“ ausgehen. Insbesondere muss eine durch unzumutbare „Verlärmung“ eintretende nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung der in diesem Bereich gelegenen Wohngebiete während der mehrjährigen Bauzeit und damit eine Gefährdung des dortigen Gebietscharakters ausgeschlossen werden (vgl. zu einem insofern gegebenen gemeindlichen Belang: OVG Münster, Urteil vom 29. September 2011 - 11 D 93/09.AK). Zudem befindet sich in dem betroffenen Gebiet die Kindertagesstätte Brandheider Weg (Brandheider Weg 37, 21337), bei der es sich um eine kommunale Einrichtung der Stadt Lüneburg handelt. Auch insofern ergibt sich aus den Planfeststellungsunterlagen nicht, inwiefern die mögliche Betroffenheit dieser kommunalen Einrichtung bewältigt werden soll.

Ferner sind die für das soeben genannte Gebiet sowie für die Kindertagesstätte Brandheider Weg baubedingten Staubimmissionen (durch Abbrucharbeiten etc.) zu berücksichtigen und in die Abwägung einzubeziehen. Die Bewältigung diese Konflikts

ist etwa durch entsprechende Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss abzuhandeln ist (Befestigung von Baustraßen/Annässung während entsprechender Trockenheit etc.).

## **2. Auswirkungen durch Baustellenverkehr im Bereich Moorfeld, insb. Zugänge Brandheider Weg und Hölderlinstraße**

Die Planfeststellungsunterlagen verhalten sich ferner nicht zu den Auswirkungen des zwangsläufig im Bereich „*Moorfeld*“ anfallenden Baustellenverkehrs. Mögliche Beeinträchtigungen durch Baustellenverkehr (Lärm, Staub, Inanspruchnahme kommunaler Straßen; Einschränkungen in der Erreichbarkeit dort gelegener Nutzungen) müssen jedoch im folgenden Bereich unbedingt vermieden werden.

Die Wohngebiete im Stadtteil „*Moorfeld*“ werden ausschließlich über die Erbstorfer Landstraße erschlossen. Die westlich der künftigen Trasse der A39 gelegenen Wohngebiete werden ausgehend von der Erbstorfer Landstraße über den Moorweg, die Hermann-Löns-Straße und den Brandheider Weg erschlossen. Östlich der künftigen Trasse der A39 werden die gelegenen Wohngebiete ausgehend von der Erbstorfer Landstraße über die Hölderlinstraße erschlossen.

Die zuvor genannten Straßen (Moorweg, Hermann-Löns-Straße, Brandheider Weg, Hölderlinstraße) stehen in der Baulast der Hansestadt Lüneburg und sind für die Aufnahme von Baustellenverkehr **nicht** geeignet. Es handelt sich um schmale Straßen, welche ausschließlich der Erschließung der in diesem Bereich vorhandenen Wohngebiete dienen. Würde der Baustellenverkehr über diese zuvor genannten Straßen geführt werden, entstünden unzumutbare Beeinträchtigungen auch für die Hansestadt Lüneburg.

Im Einzelnen ist zu erwarten, dass

1. die im Brandheider Weg belegene Kindertagesstätte mangels alternativer Erschließungswege nicht mehr oder nur noch stark eingeschränkt erreicht werden kann und durch Lärm und Staub von Baustellenfahrzeugen erheblich belastet wird (Betroffenheit kommunaler Einrichtungen),
2. die zuvor genannten - in der Straßenbaulast der Hansestadt Lüneburg stehenden - Straßen durch Baustellenverkehr nachhaltig verschmutzt und geschädigt werden, so dass es hierdurch zu fremdbestimmten Bindungen kommunaler Finanzmittel kommt (Beeinträchtigung der kommunalen Finanzhoheit),



3. die im Bereich „*Moorfeld*“ vorhandenen Wohngebiete nicht mehr oder nur noch unter erheblichen Einschränkungen erreichbar sind und auch durch Staub- und Lärm belastet werden.

Im Planfeststellungsbeschluss ist daher zu regeln, dass die erforderlichen Bauarbeiten im Bereich des Stadtteils „*Moorfeld*“ ausgehend von der jetzigen Trasse der Bundesstraße 4 von dort aus erfolgen und generell **kein Baustellenverkehr** über die zuvor genannten Straßen erfolgen darf. Andernfalls ist im Planfeststellungsbeschluss zu regeln, dass

1. die Inanspruchnahme auf begründete Ausnahmefälle beschränkt bleibt und so dann auf ein Minimum reduziert wird (insb. kein Baustellenverkehr während der typischen Hol- und Bringzeiten der Kindertagesstätte Brandheider Weg und während der typischen Abfahrts- und Ankunftszeiten der Wohnbevölkerung )
2. die Säuberung und - für den Fall der Schädigung die - Instandsetzung der o.g. Straßen auf Veranlassung und auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland erfolgen,
3. die durch den Baustellenverkehr verursachten Immissionen (Staub, Lärm) und die Inanspruchnahme der o.g. in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Straßen auf ein zumutbares Maß beschränkt werden (Annäherung / zahlenmäßige Beschränkung der Baustellenverkehrsbewegungen).

### **3. Betroffenheit der Kleingartenkolonie Moorfeld durch Baustellenverkehr**

Über die in den zuvor genannten Punkten hinaus dargestellten Betroffenheiten bittet die Hansestadt Lüneburg, auch die im Zusammenhang mit der Kleingartenkolonie Moorfeld hervorgerufenen Beeinträchtigungen hinreichend zu berücksichtigen. Diese Kleingartenkolonie reicht im Norden bis an die künftige Trasse der A39 heran. Die Kleingartenanlage ist im Bebauungsplan Nr. 63 „*Laubengrößen in Dauerkleingärten*“ vom 15. April 1988 als Kleingartenanlage „*Moorfeld*“ aufgeführt und wird teilweise ebenfalls über den Brandheider Weg erschlossen, so dass auf die unter Ziffer 2 genannten Gesichtspunkte verwiesen werden darf.

## **X. Notwendiges Konzept zur gemeinsamen Verkehrssteuerung fehlt**

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist eine Regelung zur Steuerung des Verkehrsflusses während der Bauphase und in der Betriebsphase der A39 über die im Stadtgebiet vorhandenen Lichtsignalanlagen erforderlich.

Im Gebiet der Hansestadt befinden sich zahlreiche Lichtsignalanlagen, welche zum Teil von der Hansestadt Lüneburg und zum Teil von der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen betrieben werden.

Bereits jetzt kommt es bei Bau- oder Umleitungsmaßnahmen auf der Bundesstraße 4 zu Verkehrsverlagerungen auf Straßen, welche in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehen. In diesem Fall entsteht regelmäßig die Notwendigkeit, dass die Signalprogramme der von der Hansestadt Lüneburg betriebenen Lichtsignalanlagen an den betroffenen Straßen/Straßenkreuzungen angepasst werden müssen. Hierdurch entstehen Kosten, welche bisher von der Hansestadt Lüneburg getragen wurden.

Der Umfang der Notwendigkeit der Anpassung und Abstimmung von Signalprogrammen durch Vorkommnisse auf Bundesfernstraßen wird sich in der Bau- auch der Betriebsphase der A39 erhöhen (Bauphase mit Sperrungen und Umleitungen, Tagesbaustellen und längere Baumaßnahmen, Umleitungen bei Verkehrsunfällen in der Betriebsphase). Hierdurch entstehen der Hansestadt Lüneburg erhebliche Folgekosten. Diese fremdbestimmte Bindung von Haushaltsmitteln hat Einfluss auf die kommunale Finanzhoheit und ist damit bei der Planfeststellung zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist ein entsprechendes Konzept zur gemeinsamen Verkehrssteuerung erforderlich. Hierfür bietet sich unter Klärung der Kostenfrage etwa an, die bisher allein von der Hansestadt Lüneburg für ihre Lichtsignalanlagen betriebene Verkehrsleitzentrale künftig auf alle Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet auszudehnen und diese Verkehrsleitzentrale künftig gemeinsam zu betreiben.

## **XI. Gleichwertiger Ersatz für bestehende Lärmschutzanlagen notwendig**

Aus dem Planfeststellungsentwurf geht hervor, dass verschiedene bestehende und planfestgestellte Lärmschutzanlagen im Gebiet der Hansestadt Lüneburg zurückgebaut werden sollen, ohne dass dieses ausdrücklich gekennzeichnet und begründet ist. Der Rückbau ist für die Hansestadt Lüneburg nicht akzeptabel. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Bestandsanlagen:

## 1. Lärmschutzanlage nördlich des Gewerbegebiets Goseburg

Dem Planfeststellungsentwurf ist zu entnehmen, dass die rechts der Bundesstraße 4 bestehende, sich nördlich des Gewerbegebiets Goseburg befindende Lärmschutzanlage teilweise ersatzlos zurückgebaut werden soll (Unterlage 7.2, Blatt 1 und 2 / Unterlage 11, Nr. 37).

Die vorgenannte Lärmschutzanlage wurde planfestgestellt. Sie beginnt als Wall ca. bei Bau-km 1+060 und geht bei Bau-km 1+360 in eine Wand über, welche sodann bei Bau-km 1+840 endet. Diese Lärmschutzanlage dient dem Schutz von lärmempfindlichen Wohnnutzungen im Mischgebiet Nr. 110 "Bei der Pferdehütte" und anderen schutzwürdigen Nutzungen des ebenfalls in diesem Einwirkungsbereich liegenden Gewerbegebiet Nr. 23 "Industriegebiet".

Im Hinblick auf diese Lärmschutzanlage ist der Planung ausschließlich zeichnerisch zu entnehmen (Unterlage 7.2, Blatt 1), dass der vorgenannte Wall zwecks Verbreiterung der Fahrbahn ersatzlos wegfallen soll. Weiterhin heißt es unter Ziffer 37 im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11): „Von Bau-km 1+300 bis 1+540 wird eine vorhandene Lärmschutzwand ersetzt“. Die Ersetzung einer vorhandenen Lärmschutzwand bedeutet, dass die vorhandene Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 Metern über Gradientenbaugleich wiedererrichtet wird.

Die geplante Lärmschutzwand soll allerdings bei Bau-km 1+300 beginnen und bei Bau-km 1+540 enden (Unterlage 7.2, Blatt 1 und 2 / Unterlage 11, Nr. 37) und der Wall ersatzlos entfallen. Die geplante Lärmschutzanlage wäre damit ca. 540 Meter kürzer als die Lärmschutzanlage im aktuellen Bestand, so dass es sich gerade um keine baugleiche Ersetzung handelt. Da im Bereich der vorgenannten Lärmschutzwand keine anderen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, verschlechtert sich die Lärmbeeinträchtigungssituation in den o.g. Gebieten erheblich, so dass eine „Verlärmung“ wesentlicher Teile dieser Gebiete zu besorgen ist.

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist es daher mindestens erforderlich, ein Lärmschutzbauwerk in der derzeit vorhandenen Höhe und Länge zu planen und zu errichten. Derartige Lärmschutzanlagen sind zudem beidseitig hochabsorbierend auszuführen.

Darüber hinaus werden unter Nr. 37 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11) der Eigentümer und der Unterhaltungspflichtige nicht ausdrücklich aufgeführt. Insoweit ist eine Ergänzung dahingehend notwendig, dass die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümer unterhaltungspflichtig ist.

## **2. Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld**

Ausweislich der ausgelegten Unterlagen ist offenbar geplant, den existierenden Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld abzubauen und nicht zu ersetzen.

Die Errichtung des Lärmschutzwalls ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Lüneburg vom 23. November 1981 für den Bau der Ortsumgehung Lüneburg im Zuge der B 4/209, 1. Planfeststellungsabschnitt von der Ilmenau-Brücke (B 4) bis zur Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße (L 220) in den Gemarkungen Lüneburg und Adendorf, Bauwerksverzeichnis Nr. 46. Gegen das Vorhaben hatten damals zahlreiche Anwohner Einwendungen wegen unzureichenden Lärmschutzes erhoben. Geprüft wurde daher eine Tunnelführung der Straße, die jedoch angesichts der daraus resultierenden außergewöhnlichen Bau- und Unterhaltungskosten verworfen wurde. Stattdessen ordnete die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss umfangreiche aktive Schallschutzeinrichtungen zum Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm an, zu denen auch die Errichtung des genannten Lärmschutzwalls gehört.

Aus den Planfeststellungsunterlagen wird zunächst nicht hinreichend klar und bestimmt deutlich, dass der Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld ersatzlos rückgebaut werden soll. Der ersatzlose Rückbau des Lärmschutzwalls ist im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11) nicht aufgeführt. In den Lageplänen (Unterlage 5, Blatt 4) werden im Bereich des vorhandenen Lärmschutzwalls lediglich Systemquerschnitte aufgetragen (Schnitte EEEE-EEEE und FFF-FFF), welche sich - wie üblich - ausschließlich auf den Fahrbahnbereich beschränken.

Sofern der bestehende Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld tatsächlich ersatzlos entfallen soll, prüft die Hansestadt Lüneburg derzeit die in diesem Zusammenhang getroffene Aussage, dass trotz der Verdoppelung des Verkehrs nach Ausbau der Bundesstraße 4 zur A 39 die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden.

Die Stadt bittet daher die Planfeststellungsbehörde, unabhängig vom Ergebnis der Lärmprognose, im Planfeststellungsbeschluss klar und deutlich festzusetzen, dass der vorhandene Lärmschutzwall in Anpassung an die neue Fahrbahn von Bau-km 4 + 180 bis zur Eisenbahnüberführung mindestens in der heute vorhandenen Höhe oder durch eine Lärmschutzwand in Verlängerung des Bauwerks Nr. 133 ersetzt wird.

### **3. Lärmschutzwall zwischen Bleckeder und Dahlenburger Landstraße (B216)**

Ferner ergibt sich aus den Planfeststellungsunterlagen nicht hinreichend deutlich, ob der zwischen den Anschlussstellen Bleckeder Landstraße und Dahlenburger Landstraße entlang der Ostseite der Bundesstraße 4 bestehende Lärmschutzwall ersatzlos entfallen soll.

Der vorgenannte Lärmschutzwall wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. Dezember 1981 (2. Planfeststellungsabschnitt zur Bundesstraße 4) angeordnet. Es handelt sich um einen in diesem Bereich durchgehenden und 4 Meter hohen Lärmschutzwall, welcher lediglich durch den Straßenzug Lilienthalstraße/Stadtkoppel unterbrochen ist.

In der damaligen Schalltechnischen Untersuchung wurde der vorgenannte Lärmschutzwall unter Unterlage VII „Vorgesehene Schallschutzmaßnahmen“ wie folgt beschrieben:

*„Da die Neubaustrecke überwiegend in einem Einschnitt geführt wird, ist zwischen der Bleckeder Landstraße und der B216 zu beiden Seiten der OU [Ostumgehung] ein je 15 m breiter Streifen für die anfallenden Bodenmassen vorgesehen. Diese Ablagerungen bilden in Form eines 4,0 m hohen Walles einen zusätzlichen Schallschutz für das Wohngebiet „Neu-Hagen“.*

Soweit ersichtlich, wird auf den zuvor beschriebenen Lärmschutzwall in den Planfeststellungsunterlagen zur A39 an keiner Stelle eingegangen. Wie zuvor beschrieben, bietet dieser Lärmschutzwall jedoch einen zusätzlichen Schallschutz für das Wohngebiet „Neu Hagen“.

Nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg ist der ersatzlose Wegfall von bestehenden und bereits planfestgestellten Lärmimmissionsschutzanlagen nicht akzeptabel. Die Hansestadt Lüneburg bittet daher um Berücksichtigung und Prüfung, inwieweit der zuvor beschriebene Wall in seiner Funktion als zusätzlicher Schallschutz erhalten bleiben und insofern versetzt werden kann.

Letztlich wird angemerkt, dass dem zuvor beschriebenen Lärmschutzwall möglicherweise auch eine besondere Schutzfunktion im Zusammenhang mit dem in diesem Bereich vorhandenen Sonderlandeplatz und dem hieraus resultierenden Flugverkehr zukommt. Diese Schutzfunktion könnte etwa in der Abgrenzung des vorhandenen Sonderlandeplatzes von der in diesem Bereich im Einschnitt liegenden Bundesstraße 4 bestehen. Es ist nicht ersichtlich, ob und inwiefern dieser Gesichtspunkt im Planfeststellungsentwurf berücksichtigt wurde und ob möglicherweise auch weitergehende luftverkehrsrechtliche Anforderungen zu beachten sind.

## **XII. Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen**

Nach der Rechtsprechung müssen die für die Baumaßnahme auch nur vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücke im Planfeststellungsbeschluss eindeutig bestimmbar dargestellt und umgrenzt sein (BayVGH, Beschluss vom 18. Januar 2005 - 8 Cs 04.1724 -, zitiert nach Juris-Rn. 33; BVerwG, Beschluss vom 12. Januar 1994 - 4 B 163/93 -, Buchholz 407.4 § 19 FStrG Nr. 6). Zudem gilt für den Planfeststellungsbeschluss das Bestimmtheitsgebot des § 37 Abs. 1 VwVfG. Bestimmtheit eines Verwaltungsakts bedeutet nach allgemeiner Auffassung, dass der Inhalt einer getroffenen Regelung, der Entscheidungssatz in Zusammenhang mit den Gründen und sonstigen bekannten oder ohne weiteres erkennbaren Umständen für die Beteiligten so vollständig, klar und unzweideutig erkennbar sein muss, dass diese ihr Verhalten danach ausrichten können. Unklarheiten und Mehrdeutigkeiten gehen zu Lasten der Behörde (vgl. nur Kopp/Ramsauer, VwVfG, Kommentar, § 37 Rn. 5).

Diese Anforderungen erfüllen die Planfeststellungsunterlagen teilweise nicht: Vielmehr sind sie im Bereich der Bleckeder Landstraße unvollständig, fehlerhaft und widersprüchlich, weil sie weder die Ist-Situation richtig erfassen, noch die Auswirkungen auf die Rechte der Hansestadt Lüneburg hinreichend genau bestimmbar sind.

Dies zeigt sich etwa daran, dass die Rampen der jetzigen Anschlussstelle Bleckeder Landstraße abweichend von den üblichen Regelungen bisher als Gemeindestraße gewidmet sind. Diese Rampen sollen im Zuge der Maßnahme vollständig umgebaut werden. Hier wäre in der Planfeststellungsunterlage 12 eine Aussage über die beabsichtigte Einziehung als Gemeindestraße und Widmung zur Bundesfernstraße mit Angabe der exakten künftigen Widmungsgrenzen erforderlich gewesen.

Zudem fallen hier Widmungs- und Eigentumsgrenzen, die in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis zu regeln gewesen wären, teilweise auseinander.

Im Osten der Anschlussstelle geht die gewidmete Gemeindestraße derzeit in eine Privatstraße des Bundes über. Auch hier wäre eine Regelung über die künftig vorgesehenen Widmungs- und Eigentumsgrenzen erforderlich gewesen.

Aus diesen Unklarheiten ergibt sich, dass auch die Eigentums- und Unterhaltungsfragen im Bauwerksverzeichnis zum Teil fehlerhaft dargestellt sind. Dies betrifft insbesondere auch die vorgesehenen Kostenregelungen bei Versorgungs- und Entwässerungsleitungen, z. B. für die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung. So ist die Luna Lüneburg GmbH keineswegs Eigentümer dieser Anlagen, sondern hat sie nur von der Hansestadt Lüneburg gepachtet. Zudem scheint die Abgrenzung zwischen öffentlicher Beleuchtung und privater Beleuchtung im Bereich der genannten Privatstraße des Bundes nicht richtig getroffen zu sein.

Es ist nicht die Aufgabe der Hansestadt Lüneburg, die mangelnde Klarheit und Bestimmtheit in den Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen herbeizuführen. Es wird daher um entsprechende Klarstellung gebeten.

### **XIII. Städtebauliche Wirkung des Tunnelbauwerks ist zu verdeutlichen**

Die städtebauliche Wirkung des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld kann auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der vorgelegten Pläne nicht eingeschätzt werden.

Die konkrete Ausgestaltung der Übertunnelung muss zur Wahrung des kommunalen Selbstgestaltungsrechts auch in der Planfeststellung (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 8. Januar 1997 – 11 VR 30.95) in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg erfolgen. Vor diesem Hintergrund erbittet die Hansestadt Lüneburg zudem die Vorlage einer aussagekräftigen Visualisierung der Gestaltung des Tunnelbauwerks.

### **XIV. Weitere Punkte**

Die Hansestadt Lüneburg bittet ferner darum, die folgenden Punkte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen:

1. Im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11) zu Nr. 35 ist die Anbindung der Entwässerung der L216/K46 an einen Regenwasserkanal in der Straße „Bei der Pferdehütte“ vorgesehen. Ferner ist vorgesehen, dass die Hansestadt Lüneburg künftig Eigentümer dieser Anbindung sein soll, wobei eine eigene Kennzeichnung mit (E) für Eigentumserwerb und (U) für Unterhaltspflicht unter Nr. 35 des Bauwerksverzeichnisses fehlt. Jedenfalls lehnt die Hansestadt Lüneburg die Übernahme in ihr Eigentum ab, da die beschriebenen Entwässerungseinrichtungen Teil der Entwässerung der Kreisstraße 46 (Hamburger Straße) sind,

welche nicht in der Baulast der Hansestadt Lüneburg, sondern in der Baulast der Landkreises Lüneburg steht.

2. Im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11) zu Nr. 156 ist im Zuge der in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Erbstorfer Landstraße der Umbau der Busbucht einschließlich des Wartebereichs der Haltestelle „Hölderlinstraße“ (stadtauswärts) auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland vorgesehen. Die Hansestadt Lüneburg bittet um Klarstellung, dass der Umbau der Busbucht den Anforderungen an eine regelkonforme und behindertengerechte Ausstattung zu entsprechen hat (zur gesetzlichen Notwendigkeit eines behindertengerechten Ausbaus vgl. § 46 a des Niedersächsischen Straßengesetzes).

Darüber hinaus ist es für die Sicherheit des Fußgängerverkehrs und auch im Hinblick auf einen behindertengerechten Ausbau erforderlich, an der Einmündung „Fuchsweg“ eine Querungshilfe zu errichten. Nur die Errichtung einer solchen Querungshilfe gewährleistet, dass Fußgänger das Wohngebiet zur Brüder-Grimm-Straße direkt und gefahrlos erreichen können.

3. Zu Nr. 265 im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11): Die in Nr. 265 des Bauwerksverzeichnisses vorgesehene Anpassung des vorhandenen Rad-/Gehweges auf der Ostseite der Lilienthalstraße ist von der (ehemaligen) Anschlussstelle B216 bis zu seinem Ende in Höhe der Einmündung Postweg zurückzubauen. In diesem Zusammenhang ist aus den zu Ziffer 2 genannten Gründen die Errichtung einer Querungshilfe auch in der künftigen Zufahrt zum Regenrückhaltebecken (aktuell: Linksabbiegerspur zur Auffahrt der Bundesstraße 216) erforderlich.



**Anlagen:**

- Anlage 1: Vorgang zur Vorlagennummer 028/02Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburgim Jahr 2002
- Anlage 2: Vorgang zur Vorlagennummer 029/02Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburgim Jahr 2002
- Anlage 3: Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Jahr 2006
- Anlage 4: Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung der Gewerbegebiete Bilmer Berg in der Hansestadt Lüneburg aus Mai 2011
- Anlage 5: Aufstellung über das im Zuge der Planfeststellung zur A39 in Anspruch genommene Grundeigentum der Hansestadt Lüneburg
- Anlage 6: Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom 7. Juni 2012