

## Entwurf

### Protokoll zur Sitzung des Begleitausschusses A 39 der Hansestadt Lüneburg am 23.05.2016, 17:00 Uhr, im Glockenhaus, Glockenstraße 9, 21335 Lüneburg

#### Anwesende:

Herr MOßMANN	(Hansestadt Lüneburg)
Herr HELLFEUER	(Hansestadt Lüneburg, Protokollführer)
Herr SCHULZ	(Hansestadt Lüneburg)
Herr MEYER	(Hansestadt Lüneburg)
Frau SUHRKE-KONRAD	(Hansestadt Lüneburg)
Herr LUDWIG	(Lüne-Moorfeld)
Frau BOLLGÖHN	(Lüne-Moorfeld)
Herr VON PARIS	(Fuchsweg)
Herr TÖWE	(Kaltenmoor)
Herr FIEDLER	(BI Lüne-Moorfeld)
Herr DR. KRACHT	(NABU)
Herr MOTT	(ADFC)
Herr NINNEMANN	(Gemeinde Adendorf)
Herr KRUMBÖHMER	(Landkreis Lüneburg)
Herr DÖRBAUM	(SPD-Fraktion)
Herr DR. SCHARF	(CDU-Fraktion)
Herr LÖB	(GRÜNE-Fraktion)
Herr BRÜGGE	(Gruppe FDP/PIRATEN)
Herr PETROLL	(Fraktion DIE LINKE.)

#### **TOP 1 Begrüßung**

Herr Moßmann begrüßt die Anwesenden zur sechsten Sitzung des Begleitausschusses A 39 der Hansestadt Lüneburg (BegIA A 39). Dieser hat zuletzt vor knapp vier Jahren im Rahmen der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der A 39, 1. Abschnitt, getagt.

#### **TOP 2 Genehmigung des Protokolls vom 16.07.2012**

Das Protokoll zur Sitzung vom 16.07.2012 wird mehrheitlich genehmigt.

#### **TOP 3 Lärmschutz im Rahmen der ergänzenden Planfeststellung zur B4/Ostumgehung und Unterschiede zu den Planungen zur A 39**

Herr Moßmann teilt mit, dass das Planfeststellungsverfahren zu ergänzendem Lärmschutz an der B4/Ostumgehung inhaltlich zunächst einmal nichts mit den Planungen zur A 39 zu tun hat, gleichwohl ist der Zusammenhang zur A 39 nicht von der Hand zu weisen. Dies hat schließlich seinen Niederschlag im ergänzenden Planfeststellungsbeschluss des Landkreises Lüneburg aus dem Jahr 2011 gefunden. Danach sah eine Klausel eine erneute Prüfung der festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen an der B4/Ostumgehung vor, falls mit dem Bau der A 39 nicht bis zum 30. Juni 2015 begonnen wird. Dieser Fall ist eingetreten. Die Stadt möchte daher heute im BegIA A 39 insbesondere über den Sachstand zu dem ergänzenden Planfeststellungsverfahren informieren.

Herr Schulz erläutert die Chronologie und die Unterschiede der Planungen zur B4/Ostumgehung und der Planungen zur A 39 hinsichtlich des Lärmschutzes im Bereich Lüne-Moorfeld anhand einer Präsentation (siehe Anlage). Letztendlich hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im April 2015 festgestellt, dass im Jahr 2030 höhere Verkehrszahlen erwartet werden als es

noch 2011 prognostiziert wurde. Der Landkreis Lüneburg wurde daher gebeten, über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Im September 2015 hat die Stadt als Träger öffentlicher Belange (TöB) hierzu eine Stellungnahme gegenüber dem Landkreis Lüneburg abgegeben, um eine Überprüfung diverser Punkte der vorgelegten gutachterlichen Aussagen gebeten sowie deutlich gemacht, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung als aktiver Lärmschutz für erforderlich gehalten wird. Die Stadt hat daher angeregt, wie im Jahr 2011, erneut ein öffentliches Verfahren durchzuführen.

Herr Moßmann ergänzt, dass der Planfeststellungsbeschluss zur B4/Ostumgehung aus dem Jahr 1981 drei Abschnitte beinhaltet. Der erste Abschnitt beginnt an der Ilmenaubrücke und endet an der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße. Der zweite Abschnitt verläuft bis zur Anschlussstelle Dahlenburger Landstraße und der dritte Abschnitt umfasst den Bereich bis zum Häcklinger Kreuz. Die Planfeststellung des Landkreises Lüneburg für nachträglichen Lärmschutz aus dem Jahr 2011 betreffe allerdings nur den ersten Planabschnitt. Die Stadt hatte hingegen stets das Interesse, dass alle drei Abschnitte in die Lärmschutzbetrachtung einbezogen werden. Mit einem durchgängigen Tempolimit könnte der bestmögliche Lärmschutz für die gesamte Anwohnerschaft ermöglicht werden. Heute gehe es darum vom Landkreis Lüneburg zu erfahren, welches die nächsten Schritte sind. Die Stadt würde ein wiederholtes öffentliches Verfahren im Sinne einer größtmöglichen Transparenz und Beteiligung der Öffentlichkeit begrüßen. Darüber hinaus wäre die Berücksichtigung eines Tempolimits wünschenswert, sowohl aus objektiven Gesichtspunkten heraus, aber auch weil subjektiv weniger Lärm empfunden werde. Gleichzeitig wäre dies bei einem zeitlich zurückgetretenen Autobahnbau auch ein Signal, dass in der Zwischenzeit etwas für den Lärmschutz der Anwohner getan werde.

Herr Dr. Scharf macht deutlich, dass eine Trennung zwischen dem Planfeststellungsverfahren zur B4/Ostumgehung und den Planungen zur A 39 strikt erforderlich ist, um für die Anwohner im Bereich Lüne-Moorfeld einen Rechtsanspruch auf zusätzlichen Lärmschutz zu wahren. Darüber hinaus stehe zurzeit nicht fest, wie lange sich das Planfeststellungsverfahren zur A 39 und damit auch ein entsprechender Baubeginn der A 39 hinziehe.

Herr von Paris weist auf ein Gespräch mit Oberbürgermeister Mädge und auf ein Protokoll aus dem Jahr 2010 hin, wonach der Bau eines Lärmschutzwalles im Bereich Fuchsweg versprochen wurde, sofern bis zum Jahr 2015 nicht mit dem Bau der A 39 begonnen wird. Der Fall ist eingetreten. Leider sei bis heute nichts unternommen worden. Eine angedachte Geschwindigkeitsreduzierung würde seines Erachtens kaum bzw. keinen Lärmschutz bieten. Herr Moßmann erwidert, dass diese Thematik bereits in der Vergangenheit umfassend besprochen wurde und hier nicht weiter drauf eingegangen werde. Letztendlich unterliegen alle Baumaßnahmen, die künftig im Bereich Fuchsweg auf dem Sondergebiet Kaserne stattfinden sollen und sich in der Nähe zur A 39 befinden, einer Bauverbotszone bzw. Baubeschränkungszone. Von diesem bauleitplanerischen Mittel habe die NLStBV mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur A 39 Gebrauch gemacht. Der Bereich Fuchsweg unterliege der Bauverbotszone. Insofern werde die Stadt hier keinen Lärmschutzwall errichten können. Bis zum Baubeginn der A 39 müsse man sich mit anderweitigen Lärmschutzmaßnahmen auseinandersetzen. Im Übrigen würde eine Geschwindigkeitsreduzierung sehr wohl eine Lärmreduzierung von ca. 2 dB erreichen. Der Effekt wäre sogar noch stärker, wenn man die steigenden Verkehrszahlen zu Grunde legt.

Herr Petroll fragt, ob es Messungen, Berechnungen oder Statistiken bezüglich der Lärmwerte bei entsprechenden Geschwindigkeitsreduzierungen gibt. Frau Suhrke-Konrad berichtet über ein im Jahr 2011 seitens der Stadt in Auftrag gegebenes Lärmgutachten. Dieses ergab bei einer Temporeduzierung von 100 auf 80 km/h für

Kfz sowie von 80 auf 60 km/h für Lkw eine Lärmreduzierung von 2,02 dB am Tag und 1,9 dB in der Nacht. Eine weitere Berechnung mit einer Ausgangslage von 100 km/h für Kfz und 60 km/h für Lkw hat eine Lärmreduzierung von 0,66 dB am Tag und 0,87 dB in der Nacht ergeben. Herr Schulz zeigt anhand einer Karte, welche Gebäude heute im Vergleich zur Planfeststellung für nachträglichen Lärmschutz an der B4/Ostumgehung im Jahr 2011 zusätzlich Anspruch auf passiven Lärmschutz im Bereich Lüne-Moorfeld haben würden. Die Zahl der betroffenen Gebäude habe sich gegenüber 2011 nahezu verdoppelt.

Herr Krumböhrer erläutert, wie es nach Ansicht des Landkreises Lüneburg in Sachen Lärmschutz an der B4/Ostumgehung weitergehen soll. Er berichtet von einem Gespräch mit der NLStBV, in dem es konkret darum ging, für eine Teilstrecke nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h vorzusehen. Es konnte dabei herausgearbeitet werden, dass dies straßenverkehrsrechtlich kaum umzusetzen ist, weil die Grenzwerte dort höher als im Planfeststellungsrecht sind. Lege man die Grenzwerte aus dem Planungsrecht zugrunde, würden sich einige Überschreitungen ergeben. Der Landkreis Lüneburg würde gerne den Weg gehen wollen, diese Überschreitungen als wesentlich zu deklarieren und ein formales Verfahren in Gang setzen, dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung beinhalten würde. Die Betroffenen könnten Einwendungen einreichen, die in einem Termin erörtert würden. Am Ende könnte als Teil des Planfeststellungsbeschlusses die Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden. Dieser Weg sei angreifbar, weil die NLBStV zwar die Betroffenheit einiger Grundstücke anerkennt. Sie meint aber, dem durch einfache Maßnahmen des passiven Lärmschutzes begegnen zu können. Insgesamt erkennt die NLStBV die Grenzwertüberschreitungen nicht als wesentlich an. Außerdem sei die Geschwindigkeitsreduzierung kein Instrument für einen Planfeststellungsbeschluss.

Herr Krumböhrer führt weiter aus, dass man nun an einem Punkt angelangt ist, wo Entscheidungen getroffen werden müssen. Weitere Diskussionen oder Untersuchungen würden keine neuen Erkenntnisse bringen. Der Landkreis Lüneburg schlägt daher vor, erneut die Öffentlichkeitsbeteiligung zu starten. Dies wird möglicherweise einen Konflikt mit der NLStBV und dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit sich bringen. Dazu wäre der Landkreis Lüneburg in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg bereit. Im Übrigen hätte eine Regelung im Planfeststellungsbeschluss eine andere Wirkung als eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung. Abgesehen von den unterschiedlichen Grenzwerten, könnten sich Dritte auf den Planfeststellungsbeschluss berufen. Das Land Niedersachsen hat seinerzeit die straßenverkehrsbehördliche Anordnung der Hansestadt angegriffen. Das würde bei einem Planfeststellungsbeschluss nicht ohne Weiteres möglich sein. Ziel soll es sein, mit einer Geschwindigkeitsreduzierung zusätzlich einen entsprechenden Lärmschutz für die betroffenen Anwohner zu erreichen.

Herr Moßmann ergänzt, dass die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen seines Erachtens eine größere Akzeptanz bei der Öffentlichkeit findet. Dies mache vielleicht keinen Unterschied von 3 oder 4 dB aus, führe aber hörbar und spürbar zu einer Lärmreduzierung.

Herr Dörbaum teilt mit, dass insbesondere aufgrund des zunehmenden Verkehrs dringender Handlungsbedarf besteht und der Landkreis Lüneburg verpflichtet sei, entsprechende Maßnahmen in die Wege zu leiten. Dabei stelle eine Geschwindigkeitsreduzierung nur eine mögliche Maßnahme dar. Durch eine gutachterliche Untersuchung müsste aber gleichzeitig festgestellt werden, welche zusätzlichen Maßnahmen (z. B. Erweiterung des Flüsterasphaltes) geeignet sind, um einen umfassenden und ausreichenden Lärmschutz zu erreichen.

Herr Krumböhmer erwidert, dass ein weiteres Gutachten nicht erforderlich sei. Nur mit der Einleitung des öffentlichen Verfahrens würde man zu einem Ergebnis kommen. Er betont noch einmal, dass der Landkreis Lüneburg diesbezüglich jetzt auch handeln will.

Herr Dr. Scharf hält die Einleitung eines öffentlichen Verfahrens für selbstverständlich. Gleichwohl haben die betroffenen Anwohner ein Recht auf aktiven und passiven Lärmschutz, so dass Flüsterasphalt und ein Tempolimit evtl. nicht ausreichen werden. Insofern müsse zumindest über weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen diskutiert werden.

Herr Löb begrüßt ebenfalls eine schnelle Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung, da sie mit geringem Aufwand sofort Wirkung zeigen würde. Er sieht auch kein Problem, wenn mit dem angestrebten Tempolimit ein Präzedenzfall in Niedersachsen geschaffen würde, da er sich bei Bundesstraßen generell für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 80 km/h ausspreche. Das würde insgesamt auch zu einer höheren Leistungsfähigkeit der Straßen führen.

Herr Fiedler hält das öffentliche Verfahren für zwingend erforderlich, insbesondere vor dem Hintergrund einer Prüfung, ob die Gebäude, die bereits 2011 einen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz hatten, noch weitere Lärmschutzansprüche geltend machen könnten. Des Weiteren bittet er um Auskunft, wer für die Einleitung des Verfahrens zuständig und wer Ansprechpartner sei. Herr Krumböhmer teilt mit, dass der Landkreis Lüneburg das öffentliche Verfahren einzuleiten habe. Ansprechpartner wird die Nachfolgerin oder der Nachfolger von Frau Scherf sein. Dies wird sich voraussichtlich Ende Juni klären. Bis dahin sei er der Ansprechpartner beim Landkreis Lüneburg. Er könne aber kein konkretes Datum für die Einleitung des öffentlichen Verfahrens nennen.

Herr Krumböhmer weist darauf hin, dass etwaige Gütertransportprobleme im Bundesverkehrswegeplan noch nicht geklärt sind. Bis eine Schienenlösung existiert, ist definitiv mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung durch Lkw zu rechnen. Darüber hinaus ist fraglich, inwieweit ein Lösungsvorschlag der Gütertransporte von Norden nach Süden für eine Entlastung im Streckenabschnitt B4/Ostumgehung sorgen würde.

Auf Anregung von Herrn Meyer erläutert Herr Moßmann die Unterschiede zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Der Flüsterasphalt stellt z. B. eine Maßnahme des aktiven Lärmschutzes dar und soll die Ursache an der Lärmquelle bereinigen. Im Gegensatz dazu reduzieren passive Lärmschutzmaßnahmen die Immissionen am maßgeblichen Ort. Die NLStBV habe bereits 2011 in Kenntnis erhöhter Lärmwerte eine Mischung aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Dabei unterliegen die getroffenen Maßnahmen stets dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. D. h. es können nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die sowohl einen effektiven Lärmschutz bieten als auch wirtschaftlich sind. Insofern hätte die NLStBV aus ihrer Sicht ein Interesse an einer kostengünstigen Lösung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass demnächst die A 39 kommen würde.

Herr Dörbaum fragt, für welchen Abschnitt Lärmschutzmaßnahmen vom Landkreis Lüneburg untersucht würden. Herr Schulz erläutert, dass die Stadt gegenüber der NLStBV darum gebeten habe, auch den südlichen Bereich der Erbstorfer Landstraße bei den Untersuchungen einzubeziehen, so wie es die Stadt auch schon 2009/2010 gefordert habe. Daraufhin habe die NLStBV angemerkt, dass eine fehlgeschlagene Prognose lediglich 30 Jahre nach Planfeststellungsbeschluss gilt. Da die Frist abgelaufen ist, würde keine Untersuchung südlich der Erbstorfer Landstra-

ße erfolgen. Herr Moßmann ergänzt, dass sich die Stadt gegenüber dem Landkreis Lüneburg trotzdem dafür einsetzt, auch diesen Bereich zu berücksichtigen.

Herr Moßmann geht auf die sechsspurige Planung der A 39 seitens der NLStBV ein. Diese betrachte die Sechsspurigkeit u. U. als bessere Lösung für die erhöhte Verkehrsprognose 2030. Die NLStBV beschäftige sich derzeit mit der Frage, ob die vorhandenen Planfeststellungsunterlagen ausreichen, um eine Sechsspurigkeit ergänzen und im Planfeststellungsverfahren fortfahren zu können. Dann müssten die Planunterlagen erneut ausgelegt werden. Anderenfalls müssten die Planunterlagen überarbeitet werden, was eine weitere Verzögerung des Planfeststellungsverfahrens bedeuten würde. Die weitere Vorgehensweise entscheidet jedoch nicht die NLStBV, sondern das Bundesverkehrsministerium und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Insofern weiß die NLStBV momentan nicht, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang das Verfahren zur A 39 fortgesetzt wird. Aus diesem Grund sollte die Zeit genutzt werden, um sich auf das Thema B4/Ostumgehung zu konzentrieren. Insofern warte man auf ein Signal des Landkreises Lüneburg, dass das ergänzende Planfeststellungsverfahren zur B4/Ostumgehung wieder eröffnet wird. Die Stadt würde sodann ihre Belange und die der Anwohnerschaft in Sachen Lärmschutz erneut einbringen. Dabei würden das Tempolimit, die Prüfung der Anzahl der Schutzfälle sowie eine Ausweitung des Verfahrens auf den zweiten und dritten Abschnitt eine zentrale Rolle spielen. Das Aufgreifen des öffentlichen Verfahrens obliege letztendlich dem Landkreis Lüneburg. Die Stadt hat ihre Unterstützung bereits zugesagt, um für die Anwohnerschaft den bestmöglichen Lärmschutz erzielen zu können. Der Informationsfluss würde im Bedarfsfall durch eine erneute Einberufung des BeglA A 39 gewährleistet werden.

#### **TOP 4 Anwohnerfragen**

Es liegen keine Anwohnerfragen vor.

#### **TOP 5 Verschiedenes**

**Ende der Sitzung: 18:30 Uhr**

---

Moßmann

---

Hellfeuer  
(Protokollführer)

Anlage

Power-Point-Präsentation zur Sitzung vom 23.05.2016