

**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**

Datum: 17. Juli 2012

Planfeststellungsantrag für A 39

Beteiligung der Hansestadt Lüneburg nach § 73 Abs. 2, 3a VwVfG

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Ermittlung und Berücksichtigung der öffentlichen Belange im Sinne von § 17 Satz 2 FStrG nimmt die Hansestadt Lüneburg in der oben bezeichneten Angelegenheit innerhalb der offenen Frist gemäß §§ 17 Satz 3 und 4, 17a Nr. 7 FStrG, §§ 1 ff. NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 2, 3a VwVfG Stellung zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen. Das oben bezeichnete Vorhaben wirkt sich auf das Gebiet der Hansestadt Lüneburg aus.

Mit Schreiben vom 27. Juni 2012 hat die Hansestadt Lüneburg in der vorbezeichneten Angelegenheit bereits fristgerecht Einwendungen erhoben, welche bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unter dem Aktenzeichen 3318-31027/01 (A 39-421) geführt werden.

Die hier vorliegende Stellungnahme nimmt teilweise Bezug auf das zuvor genannte Einwendungsschreiben. Sofern in der hier vorliegenden Stellungnahme auf das Einwendungsschreiben der Hansestadt Lüneburg Bezug genommen wird, ist damit das unter dem o.g. Aktenzeichen geführte Einwendungsschreiben gemeint, welches der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorliegt.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Moßmann

Gliederung

I.	Belange des Straßenbaus und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs	4
1.	Erfordernisse im Bereich der AS Erbstorfer Landstraße	4
a.	Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ (zu Bauwerksverzeichnis Nr. 156)	4
b.	Einmündung zum Fuchsweg: Querungshilfe	5
c.	Grünzugverbindung Lärmschutz tunnel – Anschluss an die Erbstorfer Landstraße	6
d.	Lichtsignalanlage Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg	8
e.	Notwendige Anpassung weiterer Anlagen/Sonstiges	8
f.	Hinweis: Gastransportleitung neben der Fahrbahn	8
2.	Entfall der Anschlussrampe zwischen B216 und Lilienthalstraße (Unterlage 5, Blatt Nr. 8)	9
a.	Funktionales Konzept für die Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs	9
b.	Querungshilfe und Beleuchtung der Unterführung	10
3.	Zu Bauwerksverzeichnis Nr. 117 und 118 (Unterlage 5, Blatt Nr. 4)	11
4.	Direkte Fußwegeverbindung zwischen Rilkestraße und Gerhart-Hauptmann-Straße	12
5.	Zu Ziffer 196 des Bauwerksverzeichnisses und Nr. 3.2.2.7 der Erläuterungsberichts	13
6.	Ausbau Knotenpunkt L216 (Erläuterungsbericht Ziffer 4.5.1/4.5.2.1; Unterlage 5, Blatt Nr.1)	13
a.	Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr	13
b.	Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte	14
c.	Verkehrsführung im Bereich der Knotenpunkte 7 und 8	15
aa.	Doppelte Linksabbiegestreifen in Richtung Lüneburg	15
bb.	Doppelte Linksabbiegestreifen in Richtung Bardowick	16
d.	Vorhandene Bushaltestellen an der Hamburger Straße/K46	17
aa.	Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Lüneburg	17
bb.	Querungshilfe für Fußgänger erforderlich	18
cc.	Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick	18
7.	Zu Ziffer 4.5.2.7 des Erläuterungsberichts (S. 101)/Ziffer 313 des Bauwerksverzeichnisses ..	19
8.	Zur Unterführung von Gleisanlagen	20
a.	Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburger Hafenbahn	20
b.	Anschlussgleis Industriebahn Lüneburg	21
9.	Anschlussknoten an der K37 (AS Kaltenmoor)	21
10.	Anschlussstelle B209 (Bauwerksverzeichnis Ziffern 101 ff.)	22
a.	Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße	22
b.	Signalisierung des Rechtsabbiegers an der östlichen Anschlussrampe	22
c.	Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr	23
d.	Anpassung der bestehenden UI-Vereinbarung	23
11.	Kreisverkehr an der AS Bleckeder Landstraße	24
12.	Änderung von Fahrbahnmarkierungen	26
13.	Umleitungskonzept für die Betriebsphase der A39	26
14.	Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben	28
II.	Städtebauliche und sonstige kommunale Belange	29
III.	Belange des Immissionsschutzes	30

1.	Verwendete Eingangsparameter sind nicht nachvollziehbar	30
2.	Darlegung des verwendeten Emissionsmodells für die in Unterlage 17.1.2 ausgegebenen Berechnungsfälle fehlt	31
3.	Berücksichtigung der Lichtsignalanlagen fehlt.....	32
4.	Aussagen zum aktiven Lärmschutz sind zu prüfen und zu ergänzen	32
a.	Angestrebtes Vollschutz-Lärmkonzept nicht nachvollziehbar	33
aa.	Widerspruch zu den Ergebnisdarstellungen in Unterlage 17.1.2.....	33
bb.	Kein Vollschutz im Bereich der Erbstorfer Landstraße	34
b.	Schlussfolgerung	36
5.	Lärmschutzmaßnahmen entlang der Erbstorfer Landstraße	36
a.	Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand ab Hölderlinstraße.....	36
b.	Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand am Brandheider Weg	37
c.	Deckschicht aus lärmarmen Belag.....	38
d.	Optische Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße	38
6.	Überplanung der Ausmündungen des Lärmschutz-tunnelbauwerks.....	39
7.	Der Lärmschutzwall rechts von km 3+700 bis km 4+000 ist auf 6,0 m zu erhöhen	41
8.	Lärmschutzmaßnahmen der Hansestadt Lüneburg	41
9.	Lärmschutzgarantie zum Schutz der Bürger Lüneburgs erforderlich	42
10.	Abstimmung städtebaulicher und gestalterischer Aspekte mit der Hansestadt Lüneburg	43
11.	Ausdehnung des Lärmschutzbereichs im Bereich AS Lüneburg Nord ist zu prüfen	44
12.	Die Prüfung auf "Wesentliche Änderung" ist darzulegen.....	45
13.	Umfang der Darstellung der schalltechnischen Ergebnisse nicht ausreichend.....	46
14.	Im Einwendungsschreiben vorgebrachte Immissionsschutzbelange	46
IV.	Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen	47

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

1. Erfordernisse im Bereich der AS Erbstorfer Landstraße

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

Wie bereits im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 ausgeführt (dort Ziffer V.) ist im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße ein Vollausbau in der Bauklasse III erforderlich. Insoweit wird an dieser Stelle auf das Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 Bezug genommen.

Ferner fehlt es im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße an einer Planung, die neben den Interessen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auch die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Verkehrssicherheit von Fußgängern berücksichtigt. Darüber hinaus müssen weitere Gesichtspunkte beachtet werden. Im Einzelnen:

a. Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ (zu Bauwerksverzeichnis Nr. 156)

Ziffer 156 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11) betrifft die notwendige Anpassung der Busbucht sowie des Wartebereichs der Haltestelle „Hölderlinstraße“ in stadtauswärtiger Richtung auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland. Die vorgenannte Anpassung ist notwendig bedingt durch die lagemäßige Anpassung des östlichen Rampenfußpunktes der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße und der Verlängerung des Linksabbiegestreifens aus Richtung Scharnebeck.

Die Haltestellenbucht und der Wartebereich der Haltestelle „Hölderlinstraße“ in stadtauswärtiger Richtung sind Teil des Straßenkörpers der in der Baulast der

Hansestadt Lüneburg stehenden Erbstorfer Landstraße im Sinne von § 2 Abs. 2 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG).

Im Zuge der sich aus Ziffer 156 des Bauwerksverzeichnisses ergebenden „Anpassung“ der vorgenannten Haltestelle ist es aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig, die vorgenannte Bushaltestelle/Busbucht konform den aktuellen Regelungen (RASt06/EAÖ) auszugestalten. Notwendig ist ein barrierefreier Ausbau, welcher Grundvoraussetzung für die verkehrssichere Nutzung des ÖPNV-Angebots durch ältere und mobilitätseingeschränkte Personen ist. Notwendig ist ferner ein barrierefreier Ausbau mit einem Anfahrbord und taktilen Leitelementen für sehbehinderte Personen im Wartebereich. Ferner ist es notwendig, die hier beschriebene Busbucht im Zuge der Anpassung für 18-Meter-Gelenkbusse auszulegen, welche bereits aktuell die Haltestelle „Hölderlinstraße“ insbesondere im Schülerverkehr anfahren.

Ferner ist aus verkehrlichen Gründen eine Verlängerung des Gehweges nach Osten bis zur Einmündung des Fuchswegs erforderlich. Andernfalls können Fußgänger aus Richtung des Fuchswegs die nunmehr in diese Richtung verlegte Bushaltestelle nicht (sicher) erreichen.

Erforderlichenfalls ist im Planfeststellungsbeschluss durch Nebenbestimmungen sicherzustellen, dass die vorgenannten Anforderungen im Zuge der Anpassung der Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ eingehalten werden (vgl. hierzu bereits Ziffer XIV. des Einwendungsschreibens der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012).

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

b. Einmündung zum Fuchsweg: Querungshilfe

Östlich der unter im vorherigen Punkt (a.) dargestellten Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ befindet sich die Einmündung zum Fuchsweg.

Hier ist aus Gründen der Verkehrssicherheit westlich zur Einmündung zum Fuchsweg, d.h. zwischen der Einmündung zum Fuchsweg und der unter a. genannten Bushaltestelle eine Querungshilfe für Fußgänger erforderlich (RASt06/EFA2002; vgl. hierzu bereits Ziffer XIV.2 des Einwendungsschreibens der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012). Ohne eine solche Querungshilfe können Fußgänger das Wohnquartier an der Brüder-Grimm-Straße nicht direkt und sicher erreichen.

c. Grünzugverbindung Lärmschutztunnel – Anschluss an die Erbstorfer Landstraße

Im Bereich des künftigen Lärmschutztunnels (Ziffer 138 des Bauwerksverzeichnisses) ist vorgesehen, die Tunneloberfläche als Grünanlage zu gestalten und über einen durchgängigen Fußweg zu erschließen (Planfeststellungsunterlage 9.3, Seite 89 als textliche Erläuterung zur landschaftspflegerischen Maßnahme 10.2.G). Wie sich aus den zuvor zitierten Stellen der Planfeststellungsunterlage ergibt, ist am südlichen Portal des künftigen Lärmschutztunnels ferner eine **Schleuse** in der an dieser Stelle auf 4 Meter zu erhöhenden Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße (vgl. hierzu Ziffer 147 des Bauwerksverzeichnisses) vorgesehen.

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

Die Hansestadt Lüneburg geht davon aus, dass die Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße in Höhe des künftigen Südportals des Lärmschutztunnels konstruktiv als Schleuse (Überlappung und Versatz der Lärmschutzwand) ausgebildet wird, so dass die künftige Tunneldecke auch von der Erbstorfer Landstraße für Fußgänger und Radfahrer nutzbar ist. Entgegen den zutreffenden textlichen Erläuterungen in der Planfeststellungsunterlage 9.3, Seite 89 bleibt vor diesem Hintergrund jedoch unklar, warum in dem Textfeld in der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5 von einem „*möglichen*“ Versatz gesprochen wird,

sofern hiermit der Versatz der zu erhöhenden Lärmschutzwand zum Zwecke der konstruktiven Ausbildung der erforderlichen Schleuse gemeint sein sollte.

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

Anschließend an die Ausbildung der Schleuse in der Lärmschutzwand im Bereich des Südportals des künftigen Lärmschutztunnels ist – wie bereits oben kurz ausgeführt – offenbar ein Gehweg geplant, welcher als Anbindung an den in nördlicher Richtung verlegten und ebenfalls auf der Tunneldecke verlaufenden (vgl. Ziffer 140 des Bauwerksverzeichnisses) gemeinsamen Geh- und Radweg dient (zu diesem Gehweg vgl. Planfeststellungsunterlage 9.3, Seite 89 als textliche Erläuterung zur landschaftspflegerischen Maßnahme 10.2.G).

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

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

d. Lichtsignalanlage Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg

Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und einer effizienten Verkehrssteuerung ist die an der Erbstorfer Landstraße geplante Signalisierung (vgl. den Erläuterungsbericht auf Seite 87) mit der Signalisierung des Knotenpunktes Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg zu koordinieren und auf den Verkehrsleitreechner der Hansestadt Lüneburg aufzuschalten. Hierfür sind die erforderlichen Kabelverbindungen und Leerrohre zu verlegen. Das LSA-System muss kompatibel zu dem der Hansestadt Lüneburg sein. Die Lichtsignalanlagen sind gegen Ablösung des Unterhaltungsmehraufwands an die Hansestadt Lüneburg zu übergeben.

e. Notwendige Anpassung weiterer Anlagen/Sonstiges

Die vorgesehene Planung im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße erfordert ferner die notwendige Versetzung und Anpassung weiterer Anlagen. Dies betrifft zum einen die in diesem Bereich vorhandenen (1) Schaltkästen für die öffentliche Beleuchtung sowie (2) die Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der östlichen Rampe in die Erbstorfer Landstraße.

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

f. Hinweis: Gastransportleitung neben der Fahrbahn

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

2. Entfall der Anschlussrampe zwischen B216 und Lilienthalstraße (Unterlage 5, Blatt Nr. 8)

a. Funktionales Konzept für die Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs

Die aktuelle Planung im hier zu untersuchenden Bereich vernachlässigt die Belange der Leichtigkeit und Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs, insbesondere des Radfahrverkehrs:

Ziffer 265 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11) betrifft die Anpassung des Geh- und Radweges auf der Ostseite der in Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden gemeindlichen Lilienthalstraße. Die Anpassung des vorgenannten bestehenden Rad- und Gehweges nach den Planfeststellungsunterlagen ist wegen des Entfalls der Rampe zwischen der Bundesstraße 216 und der Lilienthalstraße (vgl. Bauwerksverzeichnis Ziffer 264) notwendig.

Laut Ziffer 265 des Bauwerksverzeichnisses ist vorgesehen, den in der Lilienthalstraße vorhandenen Geh- und Radweg auf ca. 55 Meter anzupassen. Diese Anpassung auf ca. 55 Meter stellt jedoch keine funktionale Lösung für die Leichtigkeit und Sicherheit des Radverkehrs dar. Vielmehr ist der vorgenannte Geh- und Radweg auf der Ostseite der Lilienthalstraße beginnend ab der ehemaligen Anschlussstelle B216 bis zu seinem tatsächlichen Ende in Höhe der Einmündung zum Postweg zurückzubauen. Dies ergibt sich daraus, dass der andernfalls hergestellte Teil mangels weiteren Anschlusses an das Gewerbegebiet an der Straße „Auf den Blöcken“ (Zufahrt „Max Bahr“) nicht genutzt werden kann und damit ein Wegetorso bliebe.

Vielmehr ist im Zusammenhang mit der im Zuge des Entfalls der Rampe zwischen der Bundesstraße 216 und der Lilienthalstraße notwendigen Anpassung der in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden gemeindlichen Straße „Auf den Blöcken“ (vgl. Ziffer 268 des Bauwerksverzeichnisses) für den zurückzubauenden Radweg an der entfallenden Rampe zwischen der Lilienthalstraße und der Bundesstraße 216 auf der Ostseite der Straße „Auf den Blöcken“ - beginnend ab der Parkplatzzufahrt des vorhandenen Baumarkts „Max Bahr“ bis zur Einmündung in die Bundesstraße 216 - ein ausreichend breiter gemeinsamer

Geh- und Radweg herzustellen (gemäß Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010 – ERA 2010).

Nur bei Errichtung des zuvor genannten gemeinsamen Rad- und Gehweges kann der anfallende Radverkehr ohne das Erfordernis eines mehrmaligen Quereins der Lilienthalstraße bzw. des Knotens „Auf den Blöcken“ und damit sicher und direkt in Richtung Innenstadt und auch in Richtung „Barendorf“ nach Osten geleitet werden. Hierbei handelt es sich um die einzig funktionale Lösung, welche die Belange der Leichtigkeit und Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs angemessen berücksichtigt.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist der vorgenannte gemeinsame Geh- und Radweg durch eine Lichtsignalanlage gesichert an den in Richtung Innenstadt bestehenden, in Richtung Barendorf verlegten Geh- und Radweg auf der Nordseite der Bundesstraße 216 anzubinden. Die vorgenannte Lichtsignalanlage ist mit der Lichtsignalanlage B216 (Knotenpunkt 10) zu koordinieren.

Der vorgenannte Geh- und Radweg ist ferner von der Straße "Auf den Blöcken" stadteinwärts bis zur Baulastgrenze der Hansestadt Lüneburg mit einer geeigneten öffentlichen Beleuchtung zu versehen.

b. Querungshilfe und Beleuchtung der Unterführung

Aus Gründen der Verkehrssicherheit im Bereich der zum Rückbau vorgesehenen Rampe zur Bundesstraße 216 (Ziffer 264 des Bauwerksverzeichnisses; künftig als Zufahrt zu einem Regenrückhaltebecken – vgl. Ziffer 263 des Bauwerksverzeichnisses) ist eine Querungshilfe für Fußgänger zu errichten, was im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen ist.

Ferner ist im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass die öffentliche Beleuchtung im Bereich der neuen Unterführung der Lilienthalstraße (Bauwerksverzeichnis Ziffer 262) angepasst wird. Dafür ist u.a. eine mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmte Beleuchtung im Überführungsbauwerk (Ziffer 262 des Bauwerksverzeichnisses) vorzusehen.

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

Die Ziffern 117 und 118 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11) betreffen den Rückbau eines vorhandenen Überführungsbauwerks, welches zum Zwecke der Baufreiheit während der Baumaßnahme zur A39 abgebrochen werden soll mit der Folge, dass der über dieses Überführungsbauwerk verlaufende Geh- und Radweg für zwei Jahre gesperrt sein soll (vgl. Seite 112 des Erläuterungsberichts). Das vorgenannte Überführungsbauwerk verläuft im Zuge einer Radwegeverbindung durch das „Lüner Holz“, welches im Eigentum des von der Hansestadt Lüneburg gemäß § 135 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) verwalteten Stifts St. Nikolai steht.

Aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sind der Abbruch des vorbezeichneten Brückenbauwerks und die damit verbundene Sperrung des Geh- und Radweges bis zur vollständigen Errichtung des Ersatzbauwerks nicht akzeptabel.

Über das bestehende Brückenbauwerk verläuft eine viel befahrene Alltagsroute für Radfahrer. Der Radweg über das bestehende Brückenbauwerk garantiert die Verbindung und den Anschluss der nordöstlich gelegenen Gemeinde Adendorf an die Hansestadt Lüneburg. Ferner werden über den auf dem bestehenden Brückenbauwerk verlaufenden Radweg die Fernradwege „Seen-Radweg“, „Alte Salzstraße“ sowie die „Elbtour“, die „Waldtour“ und die Route der „Backsteingotik“ abgewickelt.

Der ersatzlose Abbruch des bestehenden Brückenbauwerks für einen Zeitraum von circa zwei Jahren bedingt eine Verlegung der zuvor beschriebenen Radfahrverbindungen und -routen. Die bauzeitliche Verlegung der Radwegeverbindung auf die Ostseite der B209/Erbstorfer Landstraße ist ohne aufwändige bau- und signaltechnische Ertüchtigung der Umleitungsstrecke aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Zudem ist der angesprochene Bereich auch durch Baumaßnahmen für die A39 betroffen. Ferner entstünden durch eine Verlegung erhebliche Umwege, welche die Leichtigkeit des Radverkehrs unzumutbar beeinträchtigen würden.

Erforderlichenfalls ist daher dem Vorhabenträger im Wege der Nebenbestimmung aufzugeben, dass während der gesamten Bauzeit des neuen Brückenersatzbauwerks die zuvor bezeichnete Wegeverbindung auf dem bestehenden Brückenbauwerk erhalten und nutzbar bleibt. Gegebenenfalls ist dem Vorhabenträger für die Dauer der Baumaßnahme im Wege der Nebenbestimmung die Errichtung eines Behelfsbrückenbauwerks unter gleichwertigem Anschluss der bestehenden Geh- und Radwege aufzugeben.

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

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

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

Die zuvor genannten Treppenanlage über den künftigen Lärmschutztunnel Moorfeld und der über die Tunneldecke verlegte Geh-/Radweg (Bauwerksverzeichnis Ziffer 140) nebst Rampen sind nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg ferner für den öffentlichen Verkehr zu widmen und müssen daher eine öffentliche Beleuchtung erhalten.

5. Zu Ziffer 196 des Bauwerksverzeichnisses und Nr. 3.2.2.7 der Erläuterungsberichts

Auf Seite 39 des Erläuterungsberichts (Punkt 3.2.2.7) wird der Erhalt der Anschlussstelle Bleckeder Landstraße und die im Zuge der Baumaßnahmen erforderliche Vergrößerung und Verlegung der vorhandenen Anschlussrampen dargestellt (vgl. auch Planunterlage 5, Blatt Nr. 6).

Das in diesem Bereich vorhandene Überführungsbauwerk verfügt auf der Nordseite über einen Geh- und Radweg, welcher aufgrund seiner Eigenschaft als Alltagsroute aus den Stadtteilen Ebensberg und Lüne-Moorfeld hoch frequentiert ist.

Im Zuge der baulichen Umgestaltung der Anschlussrampen und der Errichtung des Lärmschutzwalls ist es aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig, den zuvor genannten Geh- und Radweg über die Plandarstellung in Unterlage 5, Blatt Nr. 6 hinaus in ausreichender Breite (ERA 2010) herzustellen und diesen zusätzlich mit einem Abzweig direkt an den sich östlich der Anschlussstelle befindlichen Fuchsweg anzuschließen.

6. Ausbau Knotenpunkt L216 (Erläuterungsbericht Ziffer 4.5.1/4.5.2.1; Unterlage 5, Blatt Nr.1)

a. Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr

Unter Ziffer 4.5.2.1 des Erläuterungsberichts werden die Gestaltung und die Bemessung des Knotenpunktes „Anschlussstelle L216“ dargestellt (Bauwerksverzeichnis Ziffer 5 ff.). Im Rahmen des Unterpunktes „Anbindung der AS-Rampen an die L216“ betreffend den Knotenpunkt im Nordost-Quadranten wird ausgeführt, dass die Zufahrt zu diesem Knotenpunkt mit einer Rechts- und zwei Linksabbiegestreifen ausgebildet werden soll. Ferner wird zutreffend festgestellt, dass im Bereich des vorgenannten Knotenpunkts ein 2,5 Meter breiter kombinierter Rad- und Gehweg kreuzt.

Dieser bestehende kombinierte Rad- und Gehweg im Zuge der Hamburger Straße, welche in der Baulast des Landes Niedersachsen/des Landkreises Lüneburg steht, ist wie im jetzigen Bestand gegenüber dem rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugverkehr aus Richtung Lüneburg zu bevorzugen und insoweit an beiden vorgesehenen freien Rechtsabbiegern aus Gründen der Verkehrssicherheit mit Blinklicht zu sichern.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es erforderlich, dass die „neue“ Anschlussstelle L216 im Hinblick auf den zuvor bezeichneten Rad- und Gehweg wie im aktuellen Bestand ausgestaltet wird, was dem Vorhabenträger erforderlichenfalls durch eine entsprechende Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben ist.

b. Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte

Die Darstellungen und Verkehrsuntersuchungen zum geplanten Ausbau und der Gestaltung des Knotenpunkts L216 beziehen den sich unmittelbar am Ende der Baumaßnahme „Knotenpunkt L216“ (vgl. Unterlage 5, Blatt 1; Bauwerksverzeichnis Nr. 9) anschließenden Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte nicht mit ein, obwohl dieser aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Anschluss- bzw. Knotenpunkt L216 in die Untersuchung hätte einbezogen werden müssen.

Mangels Einbeziehung des Knotenpunktes Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte wird aus den Planunterlagen nicht ersichtlich, ob und inwiefern die Leistungsfähigkeit des vorgenannten Knotenpunktes in Anbetracht des Ausbaus zur Bundesautobahn gewährleistet ist oder auch notwendiger Weise verbessert werden kann.

Vielmehr ist festzuhalten, dass nach den aktuellen Planunterlagen der aus Richtung des neuen Knoten- bzw. Anschlusspunktes L216 in die Straße „Bei der Pferdehütte“ verlaufende Linksabbiegestreifen in seinen jetzigem Bestand und seiner jetzigen Länge erhalten bleiben soll. Vor dem Hintergrund des Ausbaus der B4 zur Bundesautobahn A39 und des Umbaus des Knotenpunkts L216 ist der vorgenannte Linksabbiegestreifen allerdings (nach wie vor) zu kurz, wodurch

eine erforderliche Leistungsfähigkeit und eine erforderliche Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu gewährleisten sind.

Demgegenüber ist der aus Richtung des neuen Knoten- bzw. Anschlusspunktes L216 in die bestehende Tankstelle (ARAL-Tankstelle, Hamburger Straße 35, 21339 Lüneburg) verlaufende Rechtsabbiegestreifen unnötig lang.

Aus den vorgenannten Gründen muss nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg der Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte in die Verkehrsuntersuchung einbezogen werden. Ferner ist dem Vorhabenträger als notwendige Folgemaßnahme aufzugeben, auch den vorbezeichneten Knotenpunkt so umzubauen, dass auch insoweit eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet ist und die heute schon festzustellenden Mängel behoben werden. Dies liegt darin begründet, dass der Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte bereits jetzt (Analysejahr) die Grenze der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erreicht hat.

c. Verkehrsführung im Bereich der Knotenpunkte 7 und 8

Die Verkehrsführung im Bereich der Anschlussstelle L216 (Lüneburg Nord) ist nicht nachvollziehbar:

aa. Doppelte Linksabbiegestreifen in Richtung Lüneburg

Im Bereich des Knotenpunkts 7 (Anschlussstelle L216 Ost/östliche Anschlussrampe) wird der Verkehr nach der Planunterlage (Unterlage 5 Blatt Nr. 1) auf zwei Linksabbiegestreifen in Richtung Lüneburg geführt. Im Anschluss an die beiden Linksabbiegestreifen geht - im Zuge des Überführungsbauwerks - der rechte der beiden Linksabbiegestreifen in einen Rechtsabbiegestreifen über, welcher den Verkehr auf die westliche Anschlussrampe am Knotenpunkt 8 führt.

Damit sind die zuvor beschriebenen doppelten Linksabbiegestreifen in Richtung Lüneburg jedoch weitgehend wirkungslos, da eine Verflechtung des Verkehrs von zwei auf einen Fahrstreifen - nach der Planung auf den kurzen Bereich des Überführungsbauwerks beschränkt - nicht möglich ist. Vielmehr führt der von der

A39 kommende rechte Linksabbiegestreifen unmittelbar wieder auf die Auffahrt zur A39. Der Leistungsfähigkeitsnachweis (Verweis in Unterlage 21 auf Anhang 2a, dort: Anlage A-3.7) berücksichtigt diese Problematik nicht und weist daher ein zu positives - insoweit nicht zutreffendes - Ergebnis aus.

Im Gegensatz zur aktuellen Planunterlage ist dem Vorhabenträger aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufzugeben, die beiden vorgenannten Linksabbiegestreifen in Richtung Lüneburg auf zwei sich anschließenden Geradeausfahrstreifen über den Knotenpunkt 8 hinwegzuführen. Der linke der beiden Fahrstreifen könnte dabei in einen Linksabbiegestreifen in die Straße „Bei der Pferdehütte“ übergehen.

bb. Doppelte Linksabbiegestreifen in Richtung Bardowick

Die unter aa. ausgeführte Problematik besteht in gleicher Weise auch für die nach der Planunterlage 5, Blatt Nr. 1 an der westlichen Anschlussrampe vorgesehene doppelte Linksabbiegerführung in Richtung Bardowick. Auch hier geht der rechte Linksabbiegestreifen in einen Rechtsabbiegestreifen über, welcher sodann den Verkehr auf die östliche Anschlussrampe führt.

Im Gegensatz zum Lageplan (Unterlage 5, Blatt Nr. 1) und zum Erläuterungsbericht (dort Seite 78 und 79), wo am Knotenpunkt 8 - wie soeben erörtert - zwei Linksabbiegestreifen und ein Rechtsabbiegestreifen vorgesehen sind, berücksichtigt der Leistungsfähigkeitsnachweis (Verweis in Unterlage 21 auf Anhang 2a, dort: Anlage A-3.8) nur einen Linksabbiegestreifen und zwei Rechtsabbiegestreifen. Insoweit sind die Planfeststellungsunterlagen widersprüchlich. Dieser Widerspruch muss aufgeklärt werden.

Dem Vorhabenträger ist aufzugeben, die beiden vorgenannten Linksabbiegestreifen in Richtung Bardowick auf zwei sich anschließenden Geradesausfahrstreifen über den Knotenpunkt 7 hinwegzuführen bzw. einen ordnungsgemäßen Leistungsfähigkeitsnachweis zu erstellen, aus welchem die Notwendigkeit nur eines Linksabbiegestreifens deutlich wird.

d. Vorhandene Bushaltestellen an der Hamburger Straße/K46

Im Bereich des Umbaus der Anschlussstelle L216 und des Umbaus der L216 und der K46 als notwendige Folgemaßnahme (vgl. Nr. 9 des Bauwerksverzeichnisses) berücksichtigen die Planunterlagen die Belange des Öffentlichen Personenverkehrs nicht bzw. nicht in ausreichender Art und Weise.

aa. Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Lüneburg

Ziffer 16 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11, vgl. auch Unterlage 5, Blatt Nr. 1) betrifft die im Zuge der Baumaßnahme zur K46 geregelte Wiederherstellung der aktuell vorhandenen Bushaltestelle einschließlich des Fahrgastunterstandes im Bestandsmaß auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland.

Bei der in Ziffer 16 des Bauwerksverzeichnisses aufgeführten Bushaltestelle handelt es sich um die auf der Westseite gelegene Haltestelle „Hagemannsweg“, welche dem ÖPNV in Richtung Lüneburg dient.

Die vorgenannte Bushaltestelle samt Wartebereich ist Teil des Straßenkörpers der Hamburger Straße/K46 im Sinne von § 2 Abs. 2 Nr. 1 NStrG. Die Hamburger Straße/K46 steht in der Straßenbaulast des Landkreises Lüneburg. Gleichwohl betrifft die hier dargestellte Maßnahme auch Belange der Hansestadt Lüneburg, weil der Hansestadt Lüneburg auf der Grundlage der Vorschriften des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) vom Landkreis Lüneburg die Aufgabenträgerschaft für den Stadtbusverkehr übertragen wurde (Vertrag vom 12. Dezember 2004). Die Fahrzeuge des Stadtbusverkehrs (Linie 5002) bedienen auch die hier betroffene Haltestelle „Hagemannsweg“.

Im Zuge des Umbaus des betroffenen Bereiches und der Wiederherstellung der vorgenannten Bushaltestelle ist es aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig, die vorgenannte Bushaltestelle/Busbucht konform den aktuellen Regelungen (RASt06/EAÖ) auszugestalten. Notwendig ist ein barrierefreier Ausbau, welcher Grundvoraussetzung für die verkehrssichere Nutzung des ÖPNV-Angebots durch ältere und mobilitätseingeschränkte Personen ist. Notwendig ist ferner ein barrierefreier Ausbau mit einem Anfahrbord und taktilen Lei-

telementen für sehbehinderte Personen im Wartebereich. Ferner ist es notwendig, die hier beschriebene Busbucht im Rahmen der Wiederherstellung für 18-Meter-Gelenkbusse auszulegen, welche bereits aktuell die Haltestelle „Hagemannsweg“ anfahren. Ferner ist zu gewährleisten, dass der neue Fahrgastunterstand mit transparenten Elementen hergerichtet wird. Im Planfeststellungsbeschluss ist durch Nebenbestimmungen sicherzustellen, dass die vorgenannten Anforderungen im Zuge des Umbaus eingehalten werden.

bb. Querungshilfe für Fußgänger erforderlich

Im Zuge des geplanten Umbaus der Anschlussstelle L216/K46 ist es aus Gründen der Sicherheit des Fußgängerverkehrs ferner erforderlich, dass auf der Hamburger Straße/K46 eine bauliche Querungshilfe für Fußgänger eingerichtet wird. Eine solche Querungshilfe ist so zu errichten, dass die westlich gelegene Haltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Lüneburg (vgl. aa) für Fahrgäste aus dem Wohngebiet am Hagemannsweg sicher und direkt erreichbar ist. Ohne die Errichtung einer Querungshilfe ist eine sichere Überquerung der ausgebauten Hamburger Straße/K46 nicht gewährleistet.

Im Planfeststellungsbeschluss ist daher im Wege der Nebenbestimmung sicherzustellen, dass an geeigneter Stelle die zuvor beschriebene Querungshilfe für Fußgänger hergestellt wird.

cc. Bushaltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick

Im Gegensatz zu der unter aa. aufgeführten Haltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Lüneburg wird die dieser Haltestelle räumlich gegenüberliegende Haltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick überhaupt nicht bzw. widersprüchlich in der Planung berücksichtigt.

Die Haltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick wird im Bauwerksverzeichnis nicht aufgeführt. Vielmehr sieht die Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 1 im Bereich dieser Haltestelle einen Grünstreifen vor, wie aus der farblichen

Darstellung deutlich wird. Dadurch wird der Eindruck erweckt, dass die vorgenannte Bushaltestelle ersatzlos entfallen soll.

Entsprechend den Ausführungen unter aa. ist im Planfeststellungsbeschluss durch Nebenbestimmungen sicherzustellen, dass auch die Haltestelle „Hagemannsweg“ in Richtung Bardowick aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs regelkonform (RASt06/EAÖ) barrierefrei, behindertengerecht (taktile Leitelemente und Anfahrbord) und mit einer Busbucht ausgestattet wird, welche die Aufnahme von 18-Meter-Gelenkbussen gewährleistet.

7. Zu Ziffer 4.5.2.7 des Erläuterungsberichts (S. 101)/Ziffer 313 des Bauwerksverzeichnisses

Betreffend die Gestaltung und den Ausbau des Knotenpunktes B216/L221/August-Wellenkampstraße heißt es unter Ziffer 313 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 11), dass die als Gemeindestraße in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehende August-Wellenkamp-Straße im Bereich des vorgenannten Knotenpunktes auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland verlängert und an die B216 angebunden werden soll, wobei die Baulänge 105 Meter betragen soll. Zudem soll die August-Wellenkamp-Straße einen straßenbegleitenden Rad- und Gehweg erhalten.

Der insoweit in diesem Bereich geplante Querschnitt (vgl. auch Unterlage 5, Blatt Nr. 8) mit hochbordgeführtem Radweg ist nicht kompatibel zum Bestandsquerschnitt der August-Wellenkamp-Straße, auf welcher der Radverkehr auf der Straße geführt wird. Folglich muss der Übergang zwischen den Querschnitten überplant werden, so dass eine verkehrssichere Führung für Radfahrer vom Hochbordradweg auf die Straße und umgekehrt gewährleistet ist. Im Planfeststellungsbeschluss ist sicherzustellen, dass die vorgenannten Anforderungen eingehalten werden.

Ferner wird ausweislich der Ziffer 313 des Bauwerksverzeichnisses die Hansestadt Lüneburg als Träger der Straßenbaulast der gemeindlichen August-

Wellenkamp-Straße Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger der verlängerten August-Wellenkamp-Straße und des hergestellten straßenbegleitenden Rad- und Gehwegs an der August-Wellenkamp-Straße werden. Insoweit ist eine Ablösung der Unterhaltungsmehrkosten durch den Vorhabenträger zugunsten der Hansestadt Lüneburg erforderlich.

8. Zur Unterführung von Gleisanlagen

Im Zuge der Baumaßnahmen zur A39 ist die Unterführung von bestehenden Gleisanlagen geplant, welche die künftige A39 kreuzen. Im Einzelnen:

a. Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburger Hafensbahn

Zum einen sind die im Bauwerksverzeichnis Ziffer 174 und unter Ziffer 4.7.6 des Erläuterungsberichts (Bauwerksnummer 1-10) bezeichneten Gleisanlagen betroffen.

Bei diesen Gleisanlagen handelt es sich um Anschlussgleise der Lüneburger Hafensbahn. Die Lüneburger Hafensbahn wurde Mitte der 1970er Jahre in Betrieb genommen. Die recht umfangreichen Gleisanlagen der Lüneburger Hafensbahn erschließen weite Teile des Industriegebiets „Hafen“, inklusive des Hafenbeckens. Die zuvor genannten und zu überführenden Gleise stehen im Eigentum der Hansestadt Lüneburg und werden von der Hafen Lüneburg GmbH - einem Unternehmen mit Anteilen der Hansestadt Lüneburg in Höhe von 44 Prozent - betrieben.

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

b. Anschlussgleis Industriebahn Lüneburg

Zum anderen sind die im Bauwerksverzeichnis Ziffer 63 und unter Ziffer 4.7.1 des Erläuterungsberichts (Bauwerksnummer 1-2) bezeichneten Gleisanlagen betroffen.

Bei diesen Gleisanlagen handelt es sich um solche der Industriebahn Lüneburg. Die vorbezeichneten Gleisanlagen erschließen u.a. das nördlich der geplanten A39 liegende Industriegebiet „Lüner Heide“ und stehen im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Betreiber ist auch hier die Hafen Lüneburg GmbH.

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

9. Anschlussknoten an der K37 (AS Kaltenmoor)

Die vergleichsweise komplizierte und umwegige Verkehrsführung im Bereich der Verknüpfung der A39 mit der B216 (vgl. hierzu Planunterlage 5, Blatt Nr. 7 bis 10) führt zu einer Verkehrszunahme an der Anschlussstelle „Kaltenmoor“ im Verlauf der Bundesstraße 4. Gleichwohl wurden die Anschlussknoten an der Kreisstraße 37 (K37/Konrad-Adenauer-Straße) nicht in die Verkehrsuntersuchung der Planfeststellungsunterlage aufgenommen. Dies ist nachzuholen und dem Vorhabenträger sind die aufgrund der zuvor beschriebenen Verkehrsmehrbelastung ggf. erforderlichen Anpassungsmaßnahmen als notwendige Folgemaßnahme aufzugeben.

10. Anschlussstelle B209 (Bauwerksverzeichnis Ziffern 101 ff.)

Die Ziffern 101 ff. des Bauwerksverzeichnisses betreffen die Baumaßnahmen im Zuge des Um- und Ausbaus der Anschlussstelle B209 (vgl. Planunterlage 5, Blatt Nr. 3 und Ziffer 4.5.2.2 des Erläuterungsberichts). In diesem Zusammenhang soll aus Gründen der Verkehrsqualität die Bundesstraße 209 in diesem Bereich auch verbreitert werden (vgl. Ziffer 104 des Bauwerksverzeichnisses).

Hierzu nimmt die Hansestadt Lüneburg wie folgt Stellung:

a. Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße

Südlich der Anschlussstelle B209 befindet sich der Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße, welcher obgleich seiner unmittelbaren Nähe zur Anschlussstelle B209 nicht in die Verkehrsuntersuchung einbezogen wurde, was zum Zwecke der vollständigen Ermittlung des Abwägungsmaterials nachzuholen ist. In diesem Zusammenhang schlägt die Hansestadt Lüneburg vor, die Einfädelspur aus der Erbstorfer Landstraße in die Bockelmannstraße zu verlängern und an den geplanten zweiten Geradeausfahrstreifen (Verbreiterung der B209) anzuschließen, so dass ein zweiter durchgehender Geradeausfahrstreifen von der viel befahrenen Erbstorfer Landstraße bis über die Anschlussstelle mit der B209 entsteht. Nur so kann eine ausreichende Verkehrsqualität der Autobahnanbindung sichergestellt werden.

b. Signalisierung des Rechtsabbiegers an der östlichen Anschlussrampe

Aus Erfahrung weist die Hansestadt Lüneburg darauf hin, dass die Signalisierung des Rechtsabbiegers von der Anschlussrampe-Ost zu Rückstaus auf die B4 (sodann: auf die A39) führen kann. Um dies zu vermeiden, wird eine „freie“ Führung wie im Ist-Zustand vorgeschlagen.

c. Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr

Entlang der Bundesstraße 209 verläuft sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite ein kombinierter Rad- und Gehweg. Jeder dieser vorgenannten Wege kreuzt die beiden Auffahrampen zur Anschlussstelle B209.

Eine ausreichende Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr ist nur dann gewährleistet, wenn – wie im Ist-Zustand – der nicht motorisierte Verkehr gegenüber den Rechtsabbiegern auf die jeweilige Auffahrrampe bevorrechtigt und dies mit Blinklichtern gesichert wird (vgl. hierzu bereits oben I.6.a.).

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

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

d. Anpassung der bestehenden UI-Vereinbarung

Zwischen dem Vorhabenträger (Straßenbauverwaltung) und der Hansestadt Lüneburg wurde im Jahr 1993 eine Vereinbarung über Unterhaltung und Instandsetzung eines Streckenabschnitts der B209 von km 2,638 bis km 3,120 geschlossen (UI-Vereinbarung vom 1. Juli /9. Dezember 1993; zuletzt geändert durch Vereinbarung vom 1. Januar 2005).

Im Hinblick auf den Bau der A39 sind die in der vorbezeichneten UI-Vereinbarung getroffenen Bestimmungen teilweise überholt und bedürfen einer einvernehmlichen Änderung und Anpassung.

11. Kreisverkehr an der AS Bleckeder Landstraße

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

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (Verweis in Unterlage 21 auf Anhang 2a, Anlage A-3.14) weist für den vorgenannten Kreisverkehrsplatz einen Verkehrsablauf der Qualitätsstufe A auf, wobei für die in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehende Gemeindestraße „Stadtkoppel“ eine Verkehrsbelastung von 133 Kfz/h im Zufluss angesetzt wird (bis zum Jahr 2025).

Diese angenommene Verkehrsbelastung ist nicht zutreffend, womit eine ordnungsgemäße Abwägung nicht gewährleistet ist. Verkehrsgutachterlich bestätigte Zählergebnisse der Hansestadt Lüneburg haben nämlich ergeben, dass im Bereich der Stadtkoppel deutlich höhere Verkehrsbelastungen bestehen. So wurde in Spitzenstunden am Nachmittag eine Verkehrsbelastung von ca. 370 Kfz festgestellt, wie aus dem nachfolgend dargestellten Untersuchungsergebnis deutlich wird:

Auswertung Verkehrsdaten

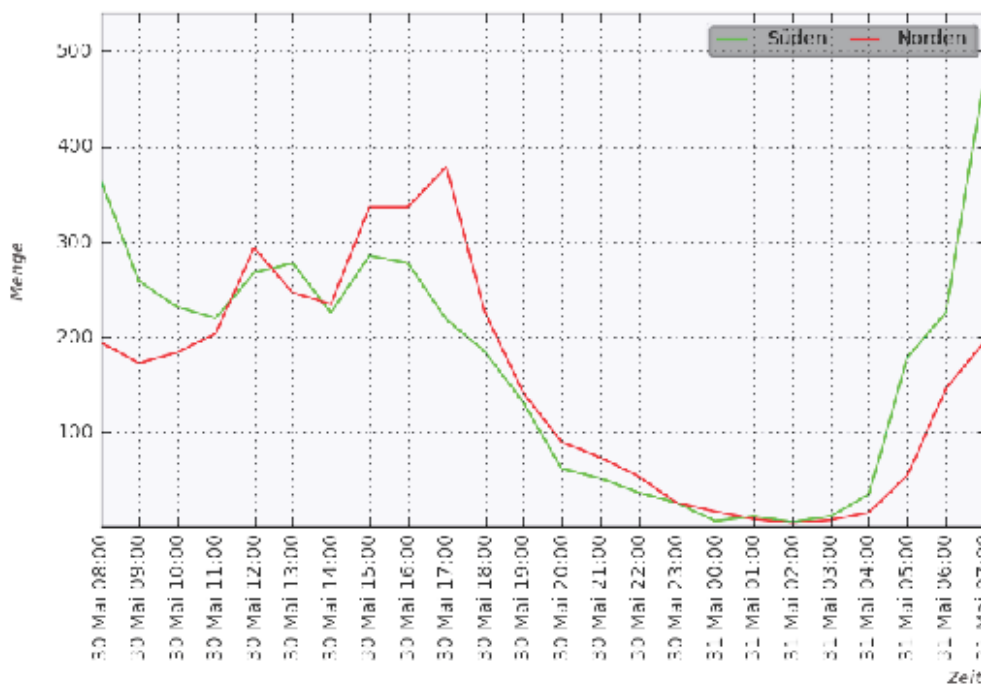
powered by  datacollect

Autor	
Institution	Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert
Abteilung	
Straße	Am Friedenstal 1 - 3
PLZ	30627
Stadt	Hannover
Land	Deutschland
Anprechpartner	Thomas Müller
Telefon	+49-511-571079
E-Mail	schubert-ing.gem@t-online.de

Erstellt mit DataCollect Webreporter Version 1.0 am 31.05.2012 11:05:01

Messstelle		Zeitbereich	
Name	LG12A02	Startdatum	30.05.2012 08:00
Rtg. kommend (Name)	Süden	Enddatum	31.05.2012 07:59
Rtg. gehend (Name)	Norden	Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Tempolimit	5	Zeitintervall	60 Minuten
Kommentar	Stadtkoppel	Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59
Gerätetyp	SDR		

Ganglinie



www.datacollect.com

Hieraus ergibt sich, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit des bestehenden Kreisverkehrsplatzes an der Bleckeder Landstraße auf Grundlage der aktuellen Zählergebnisse durch Ergänzung der Verkehrsuntersuchung für die A39 neu zu beurteilen ist. Die in diesem Zusammenhang ggf. notwendigen Folgemaßnahmen sind zur Bewältigung des durch die Maßnahme A39 aufgeworfenen Konflikts dem Vorhabenträger aufzugeben.

12. Änderung von Fahrbahnmarkierungen

Bei der Änderung von Fahrbahnmarkierungen insbesondere auch auf Straßenflächen in der Baulast der Hansestadt Lüneburg ist zur Vermeidung von Phantommarkierungen die Asphaltdeckschicht in diesem Bereich zu erneuern.

Phantommarkierungen stellen in Kombination mit einer neuen Markierung vor allem bei widrigen Lichtverhältnissen, bei Nässe und in der Dunkelheit ein großes Verkehrsrisko für die Verkehrsteilnehmer dar (Retroreflektion von Fahrbahnmarkierungen).

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

13. Umleitungskonzept für die Betriebsphase der A39

Im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 hatte die Hansestadt Lüneburg bereits geltend gemacht, dass die Planfeststellungsunterlage kein geeignetes Konzept zur Bewältigung des bauzeitlichen Umleitungsverkehrs enthält und diesen Punkt völlig unerwähnt lässt (vgl. Ziffer VIII. des Einwendungsschreibens).

Für die Betriebsphase zur A39 besteht ebenfalls kein (geeignetes) Umleitungskonzept. Das Umleitungskonzept mit Stand vom 26. März 2012 („Mögliche Umleitungsstrecken im Raum Lüneburg“) ist nach Auffassung der Hansestadt Lüne-

burg generell ungeeignet, weil die dort aufgeführten Umleitungsstrecken zum Großteil durch den innerstädtischen Bereich der Hansestadt Lüneburg führen sollen und insofern auch eine notwendig bauliche Ertüchtigung im Zuge dieser Umleitungsstrecken nicht untersucht wurde. Hierauf hat die Hansestadt Lüneburg bereits in der Vergangenheit mehrfach hingewiesen. Eine für das Arbeitsgespräch am 4. Mai 2012 zugesagte Anpassung und Überarbeitung des Umleitungskonzepts vom 26. März 2012 ist bisher nicht erfolgt.

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

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

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

Darüber hinaus ist dem Vorhabenträger im Zusammenhang mit dem abzustimmenden und weiträumigen Umleitungskonzept aufzugeben, eine entsprechende Umleitungsbeschilderung (Bedarfsumleitung für den Autobahnverkehr, Zeichen 460 und 466 StVO) auf seine Kosten herzustellen. Eine Bedarfsumleitungsbeschilderung ist notwendig, um den anfallenden Umleitungsverkehr auch tatsächlich auf die – mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmten – Umleitungstrecken lenken zu können. Andernfalls besteht vor dem Hintergrund der unmittelbaren Nähe der künftigen A39 zum innerstädtischen Bereich der Hansestadt Lüneburg die Gefahr eines ungeordneten Ausweichverkehrs durch die gesamte Innenstadt.

14. Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben

Die Hansestadt Lüneburg hat bereits im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 u.a. zu straßenbaulichen und verkehrlichen Belangen Stellung genommen. Insoweit wird auf die Ausführungen des Einwendungsschreibens vom 27. Juni 2012 Bezug genommen (vgl. dort insbesondere die Ziffern IV bis X). **Diese Gesichtspunkte im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 gelten zugleich für die hier abgegebene Stellungnahme und werden insoweit geltend gemacht.** Das Einwendungsschreiben der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012 liegt der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vor, so dass eine Bezugnahme ausreichend und zulässig ist.

II. Städtebauliche und sonstige kommunale Belange

Bereits im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 hat die Lüneburg zur Beeinträchtigung städtebaulicher Belange, insbesondere ihrer kommunalen Planungshoheit Stellung genommen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Einwendungsschreiben (vgl. dort insbesondere die Ziffern I bis III) wird ausdrücklich verwiesen; **diese werden im Wege der Bezugnahme nochmals im Rahmen der mit dem vorliegenden Schreiben abzugebenden Stellungnahme geltend gemacht.** Das Einwendungsschreiben der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012 liegt der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vor, so dass eine Bezugnahme ausreichend und zulässig ist.

Darüber hinaus ist an dieser Stelle zusätzlich klarzustellen, dass die im Erläuterungsbericht auf Seite 167 unter Ziffer 6.1. in der Tabelle 46 vorgenommene Gebietseinstufung „Gewerbegebiet Hafen“ unzutreffend ist. Vielmehr handelt es sich um das „Industriegebiet Lüneburg Ost“.

III. Belange des Immissionsschutzes

1. Verwendete Eingangsparameter sind nicht nachvollziehbar

Die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG und der 16. BImSchV für die Beurteilung der Lärmbelastung des Vorhabens sind im Planfeststellungsverfahren als strikte Vorgaben zu beachten (*Jarass*, BImSchG, 9. Auflage 2012, § 41 Rn. 56). Dies gilt auch für die Maßgaben für die Berechnung der Beurteilungspegel in der Anlage zur 16. BImSchV, (BVerwG, Beschluss vom 6. Februar 1992 – 4 B 147/91; BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 – 9 A 20/08, zitiert nach juris-Rn. 101).

Gemäß §§ 41, 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und auch gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ist für die Lärmuntersuchung und die insoweit erforderliche Berechnung der Beurteilungspegel der maßgebende Lkw-Anteil mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 2,8 t zu beachten.

In der Lärmuntersuchung (Unterlage 17.1.1), Tabelle 2 ist indes nicht eindeutig erkennbar, ob der Schwerverkehrsanteil $SV > 3,5$ t (siehe Verkehrsuntersuchung, U 21, Anlage 1.2) oder der maßgebliche Lkw-Anteil $p > 2,8$ t (siehe Verkehrsuntersuchung, U 21, Anlage 2.3 und 2.4) für die schalltechnischen Berechnungen verwendet wurde. Die in der Lärmuntersuchung für Tabelle 2 verwendete Tabellenüberschrift „...*Prognosebelastungen Schwerverkehrsanteile...*“ ist im Vergleich zu den Bezeichnungen im Tabellenkopf „...*Lkw-Anteil „p“ tags.../...Lkw-Anteil „p“ nachts...*“ ungeschlüssig und nicht nachvollziehbar. Die Angaben zum Lkw-Anteil in der Lärmuntersuchung, Tabelle 2 lassen sich nicht mit den Angaben in der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21) vergleichen.

Diese zuvor bezeichneten Umstände lassen folglich nicht erkennen, ob die Lärmuntersuchung und die für diese vorgeschriebenen und vorgenommenen Berechnungsverfahren regelkonform sind und insoweit das Ziel der 16. BImSchV und der RLS-90 erreicht wird (so aber die Ausführung in Ziffer 17.1.1 der Planfeststellungsunterlage).

Ziel der 16. BImSchV und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 – 9 A 20/08, zitiert nach juris-Rn. 102).

Da die Höhe der Lärmbelastung insbesondere bei Autobahnabschnitten vom Lkw-Anteil abhängig ist, ist eine entsprechende Klarstellung zu den oben aufgezeigten Umständen erforderlich. Die Herleitung des Lkw-Anteils $p > 2,8$ t aus den Angaben der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21) ist in einem gesonderten Textabschnitt „Eingangsdaten“ in der Lärmuntersuchung darzustellen. Gegebenenfalls sind die schalltechnischen Ergebnisse zu überarbeiten.

2. Darlegung des verwendeten Emissionsmodells für die in Unterlage 17.1.2 ausgegebenen Berechnungsfälle fehlt

Insgesamt wird im Hinblick auf die - wie unter 1. dargelegte notwendige - Nachvollziehbarkeit gefordert, die im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung verwendeten Eingangsdaten und den daraus ermittelten Emissionspegel in einer klaren, schematischen und tabellarischen Übersicht (u. a. eindeutige Bezeichnungen der Straßenabschnitte) für die betrachteten Berechnungsfälle in die Planfeststellungsunterlage 17.1 aufzunehmen.

Des Weiteren sind für die jeweiligen Berechnungsfälle der Unterlage 17.1.2 die für die Emissionspegelermittlung erforderlichen weiteren schalltechnischen Parameter (zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Korrekturwerte gem. RLS-90 usw.) ebenfalls in der tabellarischen Übersicht darzustellen.

Alle für die schalltechnischen Berechnungen berücksichtigten Straßenachsen (Emissionsachsen) sowohl innerhalb der Baustrecke als auch außerhalb der Baustrecke (mit entsprechender Längenausdehnung) sind farbig in der Unterlage 7.1 und 7.2. darzustellen (S. 35, 3. Absatz).

Insgesamt wird gefordert, dass alle schalltechnischen Parameter den ermittelten Emissionspegeln zuordenbar sein müssen.

3. Berücksichtigung der Lichtsignalanlagen fehlt

Die Rampen der Anschlussstellen der A 39 an der L 216, der B 209 sowie der Erbstorfer Landstraße führen gemäß Seiten 68 und 69 des Erläuterungsberichtes zu lichtsignalgeregelten Knotenpunkten. Aufgrund dessen ist bei der Immissionsberechnung ein entsprechender Zuschlag K für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen gemäß Tabelle 2 der RLS-90 zu vergeben.

In der schalltechnischen Untersuchung 17.1.1, Seiten 3 bis 6, "Prognosebelastungen, Korrekturwerte und Zuschläge" wurde ein entsprechender Zuschlag für die Lichtsignalanlagen an den Anschlussrampen hingegen nicht berücksichtigt.

Es ist folglich eine entsprechende Korrektur des Untersuchungsansatzes der Lärmuntersuchung und eine Überarbeitung der schalltechnischen Ergebnisse vorzunehmen.

4. Aussagen zum aktiven Lärmschutz sind zu prüfen und zu ergänzen

Nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg ist das Lärmschutzkonzept der Planfeststellungsunterlage nicht frei von Mängeln. Im Einzelnen:

a. Angestrebtes Vollschutz-Lärmkonzept nicht nachvollziehbar

Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Abschnitt 6.1, Seite 171 ff.) sind drei untersuchte Lärmschutzvarianten dargestellt. Die Variante 1 wird dabei als die Lösung beschrieben, die dem vorliegenden Planfeststellungsentwurf entspricht (vgl. auch Unterlage 17.1.3). Ausweislich der Planfeststellungsunterlagen soll die vorbezeichnete Variante den sog. **Vollschutz** (mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen LS-Wand, LS-Wall und offenporiger Asphalt) gewährleisten. Dabei wird für die Verwendung offenporigen Asphalts (OPA) ein Korrekturwert D_{Stro} von minus 5 dB(A) in die Berechnungen der jeweiligen Beurteilungspegel eingestellt.

Ein sog. Vollschutz liegt nur vor, wenn festgestellte Überschreitungen der in § 2 des 16. BImSchV verbindlich festgelegten Grenzwerte und damit schädliche Umwelteinwirkungen **insgesamt** durch gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG vorrangige Maßnahmen des aktiven Schallschutzes vermieden werden (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009 – 9 A 72/07, zitiert nach juris-Rn. 63). Vorrangiger Vollschutz meint immer „aktiven“ Vollschutz.

Eine Gesamtbetrachtung der Planfeststellungsunterlagen führt jedoch zu dem Schluss, dass ein solcher Vollschutz gerade nicht durchgehalten wird. Im Einzelnen:

aa. Widerspruch zu den Ergebnisdarstellungen in Unterlage 17.1.2

Bereits die Ergebnisdarstellungen der Planfeststellungsunterlage 17.1.2 stehen im Widerspruch zu der Aussage, dass dem Planfeststellungsentwurf eine Vollschutzvariante (Variante 1) zugrunde liegt. Dies ergibt sich ausweislich der vorgenannten Planfeststellungsunterlage 17.1.2 daraus, dass in den dort aufgeführten Bereichen „Bei der Pferdehütte“, „In der Marsch“, „Moorfeld (westlich A 39)“, „Moorfeld (östlich A 39)“, „Schlieffenkaserne/Hanseviertel“, „Dieselstraße“ und „Stadtkoppel 25“ auch unter Beachtung der vermeintlich zum Vollschutz führenden vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV verbleiben. Folglich seien an den insoweit betroffenen Immissionsorten der vorgenannten Gebiete (nachrangi-

ge) Maßnahmen des passiven Schallschutzes im Sinne von § 42 Abs. 2 BImSchG erforderlich.

bb. Kein Vollschutz im Bereich der Erbstorfer Landstraße

Aus dem Erläuterungsbericht (Abschnitt 6.1, Seite 182) ergibt sich, dass nördlich der Erbstorfer Landstraße, östlich A 39 zur Einhaltung der Nacht-Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV im Obergeschoss Wandhöhen von 8 Meter erforderlich seien (Vollschutz). Tatsächlich wird jedoch *„aus städtebaulichen Gründen“* eine 4 Meter hohe Lärmschutzwand vorgesehen, welche zu verbleibenden Immissionsgrenzwert-Überschreitungen führt. Dadurch sind - neben Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes - auch hier zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Um einen Vollschutz handelt es sich gerade nicht.

Der vorbeschriebene Verzicht auf Wandhöhen von 8 Meter unter Heranziehung „städtebaulicher Gründe“ ist ebenfalls nicht nachvollziehbar. Für die im Wege der Abwägung vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG, welche allein den Vorrang aktiven Lärmschutzes (Vollschutz) zugunsten von Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu verdrängen mag, ist zwar anerkannt, dass neben dem ausdrücklich in § 41 Abs. 2 BImSchG genannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen sind, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 10. April 2010 – 9 A 43/08).

Zu diesen anderen Belangen gehören ferner auch die Belange der Stadtbildpflege und der Gestaltung des Ortsbildes (vgl. BVerwG a.a.O.), welche hier unter dem Begriff der „städtebaulichen Gründe“ offenbar zur Versagung eines Vollschutzes herangezogen werden sollen.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich die Frage der Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz nach den Umständen des Einzelfalles beantwortet (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009 – 9 A 72/07, zitiert nach juris-Rn. 64). Die pauschale Berufung auf „städtebauliche Gründe“ ist demnach nicht geeignet, einen Verzicht auf Vollschutz zu rechtfertigen.

Ferner ist zu beachten, dass es sich bei den „städtebaulichen Gründen“ oder auch den Belangen der Ortsbildgestaltung bzw. der Stadtbildpflege um gemeindliche Belange im Sinne von Art. 28 Abs. 2 GG handelt, welche abwägungsfehlerfrei berücksichtigt werden müssen. Eine abwägungsfehlerfreie Berücksichtigung kann jedoch nur dann gewährleistet werden, wenn die Gestaltung der Lärmschutzwände im Sinne des Benehmens mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmt wird (vgl. hierzu etwa OVG Münster, Beschluss vom 11. Juni 2010 – 8 B 10618/10). Diese Abstimmung kann auch nicht der Ausführungsplanung überlassen werden, weil die hier betroffene Abwägung nach § 41 Abs. 2 BImSchG zwingend im Planfeststellungsverfahren erfolgen muss. Die für die Abwägungsentscheidung nach § 41 Abs. 2 BImSchG erforderliche Ermittlung des Abwägungsmaterials ist mangels vorheriger Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg folglich unzureichend.

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg sprechen Belange der Stadtbildgestaltung nicht von vornherein gegen die Erhöhung der auf Seite 182 des Erläuterungsberichts genannten Lärmschutzwand über 4 Meter hinaus, soweit eine hochwertige Gestaltung mit angemessener Begrünung und der Einsatz von transparenten Elementen im oberen Bereich erfolgt.

Im Bereich der Erbstorfer Landstraße ist ferner die rein textliche Darstellung der Abwägungsergebnisse (*siehe Erläuterungsbericht, Seite 182 ...“...zu keiner befriedigenden Pegelminderung...”*) ohne Darlegung konkreter Ergebnisse (wie hoch ist die Pegelminderung in dB(A)?), ohne Darlegung, ob und inwieweit weitere Lärmschutzvarianten überhaupt untersucht wurden im Sinne einer sachgerechten Abwägung nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht ausreichend bzw. nicht nachvollziehbar. Wurde z.B. zum Schutz der Bebauung nördlich Erbstorfer Landstraße, östlich A 39 eine Lärmschutzlösung betrachtet, die zum einen aktiven Lärmschutz nördlich der Erbstorfer Landstraße und aktiven Lärmschutz an der A 39 vorsieht?

b. Schlussfolgerung

Aus den vorgenannten Gründen ist eine tabellarische Darstellung der Abwägungsergebnisse aller untersuchten aktiven Lärmschutzvarianten für die Bereiche, wo gemäß der Planfeststellungsunterlage kein ausreichender aktiver Lärmschutz sein soll und ergänzend passiver Lärmschutz vorgesehen werden muss, erforderlich.

Des Weiteren ist die Unterlage 17.1.3 in Bezug auf die Benennung der Lärmschutzvarianten zu überprüfen (siehe auch Text oben). Da sowohl bei Variante 1 und bei Variante 2 in allen Abschnitten Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV verbleiben, ist die textliche Darstellung als Vollschutzvariante nicht nachvollziehbar. Es ist eine entsprechende Erläuterung vorzunehmen.

Es sind mehrere Varianten verschiedener aktiver Lärmschutzmaßnahmen darzustellen, durch die es gelingen kann, entsprechend dem vom Vorhabenträger gewählten Ansatz des Vollschutzes die Immissionsgrenzwerte an den maßgeblichen Immissionspunkten einzuhalten.

5. Lärmschutzmaßnahmen entlang der Erbstorfer Landstraße

a. Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand ab Hölderlinstraße

In der Planfeststellungsunterlage 7.2 Blatt Nr. 5 ist östlich der Hölderlinstraße, zum Schutz von Gebäuden in der Von-Kleist-Straße, eine Lärmschutzwand in Höhe von 4,0 Metern dargestellt (Lärmschutzwand Erbstorfer Landstraße; gegenwärtig ist (auch) im Bereich zwischen Hölderlinstraße in östlicher Richtung parallel zur Von-Kleist-Straße bereits eine 2,5 Meter hohe Lärmschutzwand vorhanden).

Im Gegensatz zu Blatt Nr. 5 der Planfeststellungsunterlage 7.2 ist in der Planfeststellungsunterlage 5 Blatt Nr. 5 dieser Abschnitt der Lärmschutzwand (ab Hölderlinstraße in Richtung Osten parallel zur Von-Kleist-Straße) nicht dargestellt. Auch die hier maßgebliche Ziffer 147 des Bauwerksverzeichnisses (Unter-

lage 11) enthält eine textliche Erklärung über die Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße, wonach die bereits bestehende Lärmschutzwand lediglich „zwischen Hölderlinstraße und Brandheider Weg“ auf 4,0 Meter erhöht werden soll. Die Planfeststellungsunterlage 7.2, Blatt Nr. 5 und das Bauwerksverzeichnis Nr. 147 (Unterlage 11) vermitteln folglich den Eindruck, dass die entlang der Erbstorfer Landstraße vorhandene Lärmschutzwand lediglich bis zur Einmündung Hölderlinstraße auf 4 Meter erhöht werden soll. Eine in östliche Richtung darüber hinausgehende Erhöhung wäre danach nicht geplant.

Zum Schutz der östlich der (künftigen) A39 vorhandenen Wohnbebauung im Süden Moorfelds ist es zur dauerhaften Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV erforderlich, die in diesem Bereich vorhandene Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße – entgegen den Darstellungen unter Ziffer 147 des Bauwerksverzeichnisses und der Planunterlage 5, Blatt Nr. 5 – in ihrer bestehenden Gesamtlänge auf 4,0 Meter zu erhöhen.

b. Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand am Brandheider Weg

Für den westlichen Bereich der entlang der Erbstorfer Landstraße verlaufenden bestehenden Lärmschutzwand ergibt sich aus der Planfeststellungsunterlage 7.2, Blatt Nr. 5 und auch aus der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5, dass die – gemäß Ziffer 147 des Bauwerksverzeichnisses auf 4,0 Meter zu erhöhende – Lärmschutzwand ca. 40 Meter östlich vor der Einmündung zum Brandheider Weg endet.

Aus Ziffer 147 des Bauwerksverzeichnisses ergibt sich dagegen richtigerweise, dass „die vorhandene Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße, zwischen Hölderlinstraße und Brandheider Weg auf 4,0 m erhöht“ wird.

Die in einer Höhe von 2,5 Metern bestehende und auf 4,0 Meter zu erhöhende Lärmschutzwand verläuft gegenwärtig bis zur Einmündung zum Brandheider Weg und endet nicht – wie sich aus der Planfeststellungsunterlage 7.2, Blatt Nr. 5 und auch aus der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5 ergibt – 40 Meter vor

dieser Einmündung. Das Heranreichen der vorhandenen Lärmschutzwand bis an den Brandheider Weg liegt vor allem an der notwendigen Einbeziehung des bewohnten Eckgebäudes an der Einmündung Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg in das Schallschutzkonzept.

Zum Schutz der westlich der (künftigen) A39 vorhandenen Wohnbebauung im Süden Moorfelds ist es zur dauerhaften Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV erforderlich, die in diesem Bereich vorhandene Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße – entgegen den Darstellungen in der Planfeststellungsunterlage 7.2, Blatt Nr. 5 und der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5 – in ihrer bestehenden Gesamtlänge auf 4,0 Meter zu erhöhen (wie unter Ziffer 147 des Bauwerksverzeichnisses vorgesehen).

c. Deckschicht aus lärmarmen Belag

Die Hansestadt Lüneburg hat in ihrem Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 unter Ziffer V (vgl. auch Ziffer IV, Tabelle 2) ausgeführt, dass im Bereich der Erbstorfer Landstraße ein Vollausbau erforderlich ist. In diesem Zusammenhang geht die Hansestadt Lüneburg davon aus, im Bereich der Fahrbahn der Erbstorfer Landstraße eine Deckschicht mit lärmarmem Belag nach dem Stand der Technik eingesetzt werden wird.

d. Optische Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße

Wie bereits unter III.4.a.bb dargestellt, sind die gemeindlichen Belange der Ortsbildgestaltung bzw. der Stadtbildpflege im Sinne von Art. 28 Abs. 2 GG abwägungsfehlerfrei auch bei der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Hierfür ist es erforderlich, auch die Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße im Sinne des Benehmens mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen (vgl. hierzu etwa OVG Münster, Beschluss vom 11. Juni 2010 – 8 B 10618/10). Für die ortsbildgemäße Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen, welche nicht im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG abwägungserheblich

ist, ist zur Erfüllung des Gebots der Konfliktbewältigung im Planfeststellungsbeschluss durch eine entsprechende Auflage sicherzustellen, dass die Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße in der Ausführungsplanung und der Bauausführung im Benehmen mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen ist (vgl. allgemein hierzu die noch folgenden Ausführungen unter Ziffer III.10).

Zur Verhinderung einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Ortsbildes ist ferner eine Begrünung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße erforderlich, da es sich hierbei um das einzig wirksame Mittel zur Verhinderung von üblicherweise an Lärmschutzwänden vorgenommenen – unter Umständen nach § 303 Abs. 2 StGB strafbaren – Schmierereien handelt.

6. Überplanung der Ausmündungen des Lärmschutztunnelbauwerks

An Tunnelein- bzw. ausfahrten können durch bestimmte Parameter des Bauwerkes und der den Tunnel durchfahrenen Kfz lautstarke Geräusche entstehen. Diesen Tunnelknall-Effekt, der durch Mikrodruckwellen hervorgerufen wird, bezeichnet man auch als Sonic-Boom. Diese Schallemissionen führen insbesondere in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer starken Belastung.

In den Planfeststellungsunterlagen sind keine Ausführungen vorhanden, ob und wie die Lärmbelastung, die im Bereich von Tunnelöffnungen aufgrund der Besonderheiten des Bauwerks auftreten, bei der Abwägung des aktiven Lärmschutzes im Bereich der geplanten Tunnelportale berücksichtigt wurde.

Um den Tunnelknall-Effekt zu minimieren, ist eine Verlängerung des Tunnelbauwerks im Norden und Süden dergestalt vorzunehmen, dass den Tunnelausmündungen ein spezielles Portal vorzusetzen.

Im Süden des Tunnels ist die für die Baumaßnahme geplante, temporäre Behelfsbrücke derart konstruktiv herzustellen, dass sie nach Abschluss der Bau-

maßnahme als Tunnelportal zur Reduzierung des Tunnelknall-Effekts erhalten bleiben kann (siehe das nachfolgende Beispiel).

Beispiel¹:



Ferner ist gemäß der Planfeststellungsunterlage 1 Tabelle 48 auf Seite 180 ist innerhalb des Tunnelbauwerkes kein offenporiger Asphalt vorgesehen. Aus Lärmschutzgründen ist jedoch offenporiger Asphalt (OPA) bis in den Tunnel einzubauen. Die Oberflächen der Tunnelwände sind zudem schallabsorbierend zu gestalten. Es gibt keine Hinweise in der Planfeststellungsunterlage darüber, ob eine schallabsorbierende Ausbildung vorgesehen ist.

¹ Quelle: Information zu speziellen Portalen gegen den Tunnel-Knall-Effekt im Zusammenhang mit dem Projekt der Deutschen Bahn AG „Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel“, <http://www.karlsruhebasel.de/index.php/sonic-boom.html>, 27.06.2012

7. Der Lärmschutzwall rechts von km 3+700 bis km 4+000 ist auf 6,0 m zu erhöhen

In der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 4 ist ein Lärmschutzwall rechtsseitig von km 3+700 bis km 4+000 in Höhe von $h = 6,0$ m dargestellt. Unter Ziffer 122 des Bauwerksverzeichnis wird der vorbezeichnete Lärmschutzwall erläutert: *"Die Höhe des Lärmschutzwalles beträgt 4,0 m über Gradiente."*

Die textliche Erläuterung unter Ziffer 122 des Bauwerksverzeichnisses ist folglich auf eine Höhe von 6,0 Metern über Gradiente zu berichtigen.

8. Lärmschutzmaßnahmen der Hansestadt Lüneburg

Auf Seite 171 des Erläuterungsberichts (zu Ziffer 6.1 – Lärmschutzmaßnahmen) heißt es, dass an der vorhandenen Bundesstraße 4 bereits umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen einschließlich eines Fahrbahnbelags mit einer offenporigen Fahrbahnoberfläche vorhanden sind. In diesem Zusammenhang wird weiter ausgeführt, dass diese Lärmschutzanlagen bei der Entwicklung des Lärmschutzkonzepts soweit wie möglich berücksichtigt wurden. Weiterhin – so die nachfolgende Darstellung – seien u.a. das Baugebiet „Hansepark“ (richtig: „Hanseviertel“; Bebauungsplan „Schlieffenpark“, welcher in diesem Bereich ein Wohngebiet festsetzt) durch Lärmschutzanlagen der Hansestadt Lüneburg geschützt.

Im Hinblick auf das Wohngebiet im Hanseviertel ist diese Feststellung indes nicht zutreffend. Die in diesem Bereich vorgesehene Lärmschutzwand ist noch nicht errichtet. Diese Lärmschutzwand kann wegen der im Zusammenhang mit dem Vorhaben zur A39 bestehenden Veränderungssperre nach § 9a Abs. 1 FStrG derzeit nicht errichtet werden.

Auf die vorgenannten Umstände wird klarstellend hingewiesen.

9. Lärmschutzgarantie zum Schutz der Bürger Lüneburgs erforderlich

Im Planfeststellungsbeschluss ist sicherzustellen, dass die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen dauerhaft geeignet sind, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.

Für den Fall, dass die angeordneten Maßnahmen des Schallschutzes nicht ausreichen sollten, ist der Vorhabenträger zu verpflichten, durch zusätzliche Maßnahmen, gegebenenfalls auch im Wege eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens, die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. (zur Möglichkeit einer solchen Nebenbestimmung „Lärmschutzgarantie“ vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 – 9 A 20/08, zitiert nach juris-Rn. 110).

In diesem Zusammenhang ist dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss insbesondere aufzugeben, dass bei der Aufbringung von offenporigem Asphalt (OPA) die angenommene Schallpegelminderung von minus 5 db(A) (Korrekturwert D_{Stro}) dauerhaft gewährleistet ist. Zu diesem Zweck ist im Planfeststellungsbeschluss eine Auflage vorzusehen, die sicherstellt, dass die lärmmindernde Wirkung des OPA in Abständen von regelmäßig fünf Jahren nach dem jeweiligen Stand der Technik zu prüfen und gegebenenfalls durch Ersatz der Deckschicht zu erhalten ist (vgl. etwa OVG Lüneburg, Urteil vom 18. Februar 2009 – 7 KS 75/06, zitiert nach juris-Rn. 149).

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung ist ferner kein Hinweis zu Lärmimmissionen während der Bauphase (Baulärm) der A 39 enthalten (vgl. bereits Ziffer IX. des Einwendungsschreibens der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012). Auch wenn insofern die §§ 41 BImSchG, 1 ff. der 16. BImSchV nicht anwendbar sind, ist der durch die erforderlichen Arbeiten verursachte Baulärm gleichwohl abwägungserheblich. Aus diesem Grund ist im Planfeststellungsbeschluss auch sicherzustellen, dass die Vorgaben aus § 66 Abs. BImSchG i.V.m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für Baulärm (AVV-Baulärm) und auch die Vorgaben der 32. BImSchV eingehalten werden.

Danach ergibt sich die Notwendigkeit einer im Planfeststellungsbeschluss notwendigen Regelung folgenden Inhalts:

Der Vorhabenträger ist für den Fall, dass die angeordneten Maßnahmen des Schallschutz nicht ausreichen sollten, verpflichtet, durch zusätzliche Maßnahmen, gegebenenfalls auch im Wege eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens, die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Insbesondere ist der Vorhabenträger verpflichtet, die lärmindernde Wirkung des verwendeten offenporigen Asphalts (OPA) in Abständen von regelmäßig fünf Jahren nach dem jeweiligen Stand der Technik zu prüfen und gegebenenfalls durch Ersatz der Deckschicht zu erhalten.

Darüber hinaus ist der Vorhabenträger für die bauzeitlich erforderlichen Bauarbeiten des Vorhabens verpflichtet, die Vorgaben aus § 66 Abs.2 BImSchG i.V.m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für Baulärm (AVV-Baulärm) und die Vorgaben der 32. BImSchV einzuhalten.

10. Abstimmung städtebaulicher und gestalterischer Aspekte mit der Hansestadt Lüneburg

Wie bereits unter III.4.a.bb und III.5.d dargestellt, sind die gemeindlichen Belange der Ortsbildgestaltung bzw. der Stadtbildpflege im Sinne von Art. 28 Abs. 2 GG abwägungsfehlerfrei auch bei der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Hierfür ist es erforderlich, die Gestaltung der Lärmmaßnahmen im Sinne des Benehmens mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen (vgl. hierzu etwa OVG Münster, Beschluss vom 11. Juni 2010 – 8 B 10618/10). Für die ortsbildgemäße Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen, welche nicht im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG abwägungserheblich ist, ist zur Erfüllung des Gebots der Konfliktbewältigung im Planfeststellungsbeschluss durch eine entsprechende Auflage sicherzustellen, dass die Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen in der Ausführungsplanung und der Bauausführung im Benehmen mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen ist. Dies betrifft insbesondere

- a. Die (optische) Gestaltung aller errichteten oder veränderten Lärmschutzwände.

Hinweis: Zur Verhinderung einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Ortsbildes ist – außer bei einer insoweit vorgenommenen Gestaltung mittels transparenter Elemente – eine Begrünung von Lärmschutzwänden erforderlich, da es sich hierbei um das einzig wirksame Mittel zur Verhinderung von üblicherweise an Lärmschutzwänden vorgenommenen Schmierereien handelt.

- b. Die (optische) Gestaltung folgender Stützwände:

- Stützwand zu Ziffer 131 des Bauwerksverzeichnis (Stützwand zur Lärmschutzwand unter Ziffer 133 des Bauwerksverzeichnisses)
- Stützwand zu Ziffer 132 des Bauwerksverzeichnisses (Stützwand zur Lärmschutzwand unter Ziffer 134 des Bauwerksverzeichnisses)
- Stützwand zu Ziffer 290 des Bauwerksverzeichnisses

- c. Die (optische) Gestaltung des Lärmschutztunnels (vgl. bereits Ziffer XIII. des Einwendungsschreibens der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012)

11. Ausdehnung des Lärmschutzbereichs im Bereich AS Lüneburg Nord ist zu prüfen

Die Lärmuntersuchung, die im Rahmen der Planfeststellung zum ersten Bauabschnitt der A 39 erstellt wurde, enthält keine Prüfung bzw. Darstellung des Lärmschutzbereiches gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Es fehlen die Ergebnisse, ob sich durch den Lärm des geplanten ersten Bauabschnitts der A 39, außerhalb der Baustrecke, an den vorhandenen Gebäuden der Straßen „Bei der Pferdehüt-

te“, „Hamburger Straße“ (K 46) sowie „Hagemannsweg“ Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV und damit die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ ergeben.

Die Prüfung des Lärmschutzbereiches gemäß den VLärmSchR 97 im Bereich der Anschlussstelle Lüneburg Nord im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens ist zu ergänzen. Die Ergebnisse sind für ausreichend viele Empfängerpunkte (Immissionsorte am Gebäude) tabellarisch darzustellen. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen.

12. Die Prüfung auf "Wesentliche Änderung" ist darzulegen

Aus der Unterlage 17.1.2 ist erkennbar, dass für den im Zuge des Vorhabens A 39 notwendigen Um- bzw. Ausbau der Hamburger (K 46) / Hamburger Straße (L 216) eine Prüfung auf „Wesentliche Änderung“ nach den Kriterien der 16. BImSchV durchgeführt wurde. Eine textliche Darlegung der Prüfung auf „Wesentliche Änderung“ gemäß den Kriterien der 16. BImSchV, die aus dem Vorliegen eines erheblichen baulichen Eingriffs innerhalb des o. g. Straßenabschnittes im Bereich der Anschlussstelle A 39 / K 46 bzw. A 39/L 216 resultiert, fehlt in der Lärmuntersuchung zur Planfeststellung. Die Prüfung ist in einem gesonderten Textabschnitt in der Lärmuntersuchung darzustellen.

Des Weiteren ist auch für den Um- bzw. Ausbauabschnitt „Hamburger Straße“ die Ausdehnung des entsprechenden Lärmschutzbereiches gemäß der VLärmSchR 97 für ausreichend viele Empfängerpunkte (Immissionsorte am Gebäude) zu prüfen und darzustellen.

13. Umfang der Darstellung der schalltechnischen Ergebnisse nicht ausreichend

In Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit der Planfeststellungsunterlage wird gefordert, die im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung verwendete Darstellung zu ergänzen und zu konkretisieren. Dies betrifft insbesondere die nachfolgenden Punkte:

- Zeichenerklärungen in Unterlage 7.1 Blatt 1 und 2: In der Legende fehlt eine Erläuterung der als gelbe Waben im Plan dargestellten Symbole. Dies sollte in der Planfeststellungsunterlage aufgenommen werden. Des Weiteren sind alle berechneten Immissionsorte an den untersuchten Gebäuden darzustellen.
- Um für die Betroffenen eine Vergleichbarkeit der bestehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen mit den künftig geplanten Schallschutzmaßnahmen zu ermöglichen, wird empfohlen, einen entsprechenden Bestandsplan des aktiven Lärmschutzes mit in die Planfeststellungsunterlage aufzunehmen.

14. Im Einwendungsschreiben vorgebrachte Immissionsschutzbelange

Die Hansestadt Lüneburg hat bereits im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 u.a. zu Belangen des Immissionsschutzes Stellung genommen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer IX. und insbesondere Ziffer XI. des Einwendungsschreibens vom 27. Juni 2012 Bezug genommen. **Die an den vorbezeichneten Stellen des Einwendungsschreibens vom 27. Juni 2012 angeführten Gesichtspunkte gelten zugleich für die hier abgegebene Stellungnahme und werden insoweit geltend gemacht.**

IV. Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen

Bereits im Einwendungsschreiben vom 27. Juni 2012 (dort Ziffer XII.) hat die Hansestadt Lüneburg darauf aufmerksam gemacht, dass die Planfeststellungsunterlagen zum Teil nicht hinreichend klar und bestimmt sind. Hierauf wird an dieser Stelle nochmals ausdrücklich Bezug genommen.

Darüber hinaus haben sich bei der Überprüfung der Planunterlage 5 (Lagepläne M 1:1.000) und der Planunterlage 6 (Höhenpläne M 1:1.000/100) folgende – in diesem Zusammenhang beachtliche – Punkte ergeben:

1. Teilweise gibt es Differenzen zwischen den Lageplänen und den entsprechenden Höhenplänen. So stimmen teilweise die Angaben der Elementwechsellpunkte der einzelnen Achsen in den Lageplänen nicht mit den Angaben des Krümmungsbandes des Höhenplanes überein (zum Beispiel Lageplan Nr. 1 und Höhenplan der Achse 212, U 6.2, Bel. 1). Im Lageplan Nr. 8 stimmt der Bauwerksstempel vom Bauwerk 1-14 nicht mit dem Bauwerksstempel im Höhenplan der A39 überein. Diese Liste kann weiter vorgeführt werden.
2. Die Planunterlagen sind nicht abschließend prüfbar, da die Darstellung der Planung eine tiefergehende Prüfung nicht zulässt. Teilweise sind Angaben nicht lesbar, da diese entweder sehr klein geschrieben sind oder aber nicht freigestellt sind. In den Lageplänen liegen Striche über den Texten und Zahlen, so dass diese nicht lesbar sind.
3. In den Lageplänen werden Abkürzungen benutzt, die in der Zeichenerklärung nicht erläutert sind, zum Beispiel „KP“. Selbiges gilt für die Höhenpläne. Hier fehlt zum Beispiel eine Erläuterung zu den Abkürzungen der Entwässerungsleitungen (KSS). Diese Abkürzungen findet man nur in den Lageplänen.
4. In den Höhenplänen der A 39 sind keine Sichtweitenbänder mit dargestellt. Da aber gerade in dem Abschnitt zwischen der Ilmenauquerung und der AS Ebensberg die Trassierungselemente entsprechend der Richtli-

nien grenzwertig sind und durch den erforderlichen Einsatz von passiven Fahrzeugrückhaltesystem im Mittelstreifen mit Höhen von ca. 0,90 m kann davon ausgegangen werden, dass die Haltesichtweite bei der planerischen Geschwindigkeit von 100 km/h nicht eingehalten werden kann. Dieses sollte in einem Sichtweitenband näher betrachtet und dargestellt werden. Bei einer Unterschreitung der erforderlichen Haltesichtweiten sind die sich daraus ergebenden Maßnahmen anzugeben.