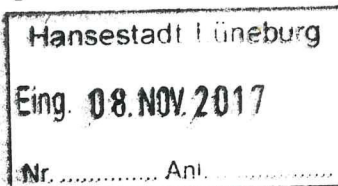




Hansestadt Lüneburg · Postfach 25 40 · 21315 Lüneburg

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

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



DEZERNAT III

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr, Sicherheit,
Europa und Recht

Stadtrat Markus Moßmann

Rathaus, Zimmer 8

☎ **04131 - 3 09-3130**

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

E-Mail: Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Datum: **07.11.2017**

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

Einwendungen und Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Moßmann

Anlagen



- KOPIE -

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

Einwendungen der Hansestadt Lüneburg

07.11.2017

FALKEN

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

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



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



Gliederung

Einleitung	1
I. Keine unzulässige Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit	2
1. Unnötige Beeinträchtigung der gemeindlichen Planung im Bereich „Bilmer Berg“ vermeiden.....	2
2. Direkte Verlängerung der Otto-Brenner-Straße und Anschluss an die B 216 sind Voraussetzung für eine sachgerechte Anpassungsplanung	4
3. Keine Inanspruchnahme von in Bebauungsplänen vorgesehenen Ausgleichsflächen	5
4. Falsche Gebietseinstufung im Bereich des Bebauungsplans Nr. 110 „Bei der Pferdehütte“.....	7
II. Inanspruchnahme städtischen Grundeigentums muss minimiert und entschädigt werden.....	7
1. Abwägungsrelevanz der Inanspruchnahme kommunalen Grundeigentums.....	7
2. Bestellung einer Dienstbarkeit als milderes Mittel ist zu prüfen.....	8
III. Betroffenheit kommunaler Einrichtungen/kommunaler Aufgaben	9
1. Behelfsbrücke Erbstorfer Landstraße: Sicherheit des Hauptschulwegs ist nicht gewährleistet	9
2. Gewährleistung sicherer Erreichbarkeit und des Betriebes kommunaler Bildungseinrichtungen.	10
2.1. Grundschule Lüne, Sportanlage.....	10
2.2. Kita Brandheider Weg	10
2.3. Igelschule (Schule Hagen)	11

3.	Städtischer Baustofflagerplatz: Inanspruchnahme der Fläche bedarf einer Ersatzregelung.	11
IV.	Fehlende Unterhaltungsaufwandregelungen gefährden kommunale Finanzhoheit	12
1.	Unterhalts(mehr)aufwand für Bauwerke muss der Bund tragen.....	12
2.	Höherer Unterhaltungsaufwand durch ungeeignete Bauausführung/ungeeignete Bauklassen.....	14
V.	Vollausbau im Bereich der Erbstorfer Landstraße	14
VI.	Vollständige Pflasterbefestigung des Wirtschaftswegs im Zuge des Havariewegs für Havarie- und Löschwasserbecken ist notwendig.	15
VII.	Folgen der Inanspruchnahme von Wirtschaftswegen sind regelungsbedürftig.....	15
VIII.	Erfordernis des Abschlusses von Kreuzungsvereinbarungen.	16
IX.	Regelungen zum Umleitungsverkehr während der Bauphase fehlen.....	17
1.	Umleitungskonzept ist erforderlich.	17
1.1.	Das Umleitungskonzept ist vom Vorhabenträger kurzfristig vorzulegen... ..	17
1.2.	Konzept zur Stärkung des ÖPNV/SPNV als Teil der Verkehrssteuerung in der Bauphase.	19
2.	Knotenpunkte sind zum Teil überlastet.	20
X.	Notwendiges Konzept zur gemeinsamen Verkehrssteuerung fehlt.....	22

XI.	Verkehrsuntersuchung als Grundlage des Immissionsschutzes ungeeignet	23
1.	Datenbasis nicht hinreichend aktuell.	23
2.	Lkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen falsch ermittelt.	24
2.1.	Lkw zGG > 2,8 bis 3,5 t nicht dem Lkw-Verkehr zugeordnet.....	24
2.2.	Lkw-Verkehrsanteil am Gesamtverkehr zu niedrig prognostiziert.....	25
XII.	Baulärm – Aussagen zu baubedingten Lärmimmissionen nicht schlüssig, zu vage und unverbindlich.	27
1.	Baulärmgutachten leidet an Mängeln	27
1.1.	Lärmanteil des Lkw-Verkehrs am baubedingten Gesamtverkehrslärm unterschätzt.....	27
1.2.	Zumutbarkeitsschwellen sind nicht richtig bemessen.....	27
1.3.	Nachtzeit gem. AVV Baulärm wird falsch bestimmt.....	28
1.4.	Keine Lärmschutzlücken bei Abbruch und Neubau.....	28
1.5.	Hansestadt Lüneburg frühzeitig in die Monitoring-, Kommunikations- und .. Beteiligungsprozesse einbeziehen.	30
1.6.	Klare Anordnungen zum Schutz von Baulärm.....	31
2.	Baustellengenaue Aussagen zu möglichen Bauauswirkungen fehlen.....	32
2.1.	Baustellenbedingte Auswirkungen im Stadtteil „Moorfeld“.....	33
2.2.	Auswirkungen durch Baustellenverkehr im Bereich Moorfeld, insb. Zugänge Brandheider Weg und Hölderlinstraße.	34
2.3.	Betroffenheit der Kleingartenkolonie Moorfeld durch Baustellenverkehr ..	36

XIII. Gleichwertiger Ersatz für bestehende Lärmschutzanlagen notwendig....	36
1. Lärmschutzanlage nördlich des Gewerbegebiets Goseburg	37
2. Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld	38
3. Lärmschutzwälle zwischen Bleckeder Landstraße und Dahlenburger Landstraße (B 216)	40
XIV. Weitere Forderungen zum Immissionsschutz	41
1. Verwendete Eingangsparameter sind nicht nachvollziehbar.	41
2. Darlegung des verwendeten Emissionsmodells für die in Unterlage 17.1.2 ausgegebenen Berechnungsfälle unvollständig.	42
3. Aussagen zum aktiven Lärmschutz sind zu prüfen und zu ergänzen.....	42
4. Lärmschutzmaßnahmen entlang der Erbstorfer Landstraße.	45
4.1. Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand ab Hölderlinstraße nach Osten.....	45
4.2. Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand am Brandheider Weg.	45
4.3. Deckschicht aus lärmarmem Belag	45
4.4. Optische Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße..	45
5. Überplanung der Mündungen des Lärmschutztunnelbauwerks.....	46
5.1. Maßnahmen gegen Knall-Effekt erforderlich.	46
5.2. Verlängerung des Tunnels nach Norden.	47
5.3. Tunnelmündung mit OPA und speziellen Portalen versehen.	47
5.4. Behelfsbrücke als südliches Tunnelportal ausbilden.	47

6. Weitere Lärmschutzmaßnahmen.	47
6.1. Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h (Pkw) bzw. ... 60 km/h (Lkw) in Höhe der Wohngebiete	47
6.2. Gesamtlärmbetrachtung im Bereich Bleckeder Landstraße/Bunsenstraße . erforderlich.	49
6.3. Kein Baustellenverkehr im Fuchsweg.....	49
7. Luftschadstoffgutachten ist überarbeitungsbedürftig.	50
7.1. Emissionskatalog nicht mehr aktuell.	50
7.2. Verkehrsdaten überprüfen.....	50
7.3. Winddaten überprüfen.....	50
7.4. Rauigkeiten überprüfen	51
7.5. Schadstoffkonzentration im Bereich der Tunnelmündungen unterschätzt?	51
7.6. Pilotprojekt E-Highway im Stadtgebiet Lüneburg!	52
8. Erschütterungen nicht geregelt; Beweissicherung anordnen.....	52
9. Immissionsschutzgarantie zum Schutz der Bürger Lüneburgs erforderlich.....	53
10. Weitere städtebauliche und gestalterische Maßnahmen, Abstimmung mit der Hansestadt	53
10.1. Gestaltung der Lärmschutzanlagen.....	53
10.2. Abzustimmen ist die (optische) Gestaltung folgender Stützwände.....	54
10.3. Die (optische) Gestaltung des Lärmschutztunnels ist zu klären.	54
10.3.1. Tunneloberfläche.....	54
10.3.2. Treppe für Querung Rilkestraße/Gerhart-Hauptmann-Straße	55

11.	Ausdehnung des Lärmschutzbereichs im Bereich AS Lüneburg Nord ist zu prüfen.	55
12.	Prüfung auf „Wesentliche Änderung“ ist dazulegen.	55
13.	Umfang der Darstellung der schalltechnischen Ergebnisse nicht ausreichend.....	56
XV.	Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen.	56

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

Einleitung

Der Vorhabenträger hat die Änderung des im Mai und Juni 2012 ausgelegten Planes beantragt. Es besteht bis zum 8. November 2017 die Möglichkeit, zu den geänderten bzw. neu in das Planungsverfahren eingeführten Unterlagen Einwendungen vorzubringen oder Stellungnahmen abzugeben. Von dieser Möglichkeit macht die Hansestadt Lüneburg nachstehend Gebrauch.

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt, dass der Vorhabenträger einige Einwendungen aus der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012 und der Ergänzungsschrift vom 22. Juli 2013 aufgegriffen und ihnen abgeholfen hat. Soweit ihren Einwendungen in den nunmehr ausgelegten Unterlagen nicht abgeholfen wird, hält die Hansestadt Lüneburg an den unter dem 27. Juni 2012 vorgetragenen und mit Schreiben vom 22. Juli 2013 konkretisierten Einwendungen fest.

Ergänzend erhebt die Hansestadt Lüneburg nach Prüfung der geänderten bzw. nun erstmals vorgelegten Unterlagen nachstehende Einwendungen und bittet um deren Berücksichtigung im weiteren Planungsverfahren.

I. Keine unzulässige Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit.

Die Hansestadt Lüneburg sieht sich auch durch die geänderte Planung in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt.

Die Fachplanung hat die Belange des Städtebaus, wie sie u.a. in den Darstellungen des Flächennutzungsplans, in den Festsetzungen eines Bebauungsplans oder in bestimmten Planungsabsichten konkretisiert sind, zu berücksichtigen und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen sind (BVerwGE 31, 263 (266); 74, 124 (132)). Die gemeindliche Planungshoheit setzt sich gegenüber der Fachplanung u.a. dann durch, wenn die Planungen z. B. durch rechtsverbindliche oder in Aufstellung befindliche Bebauungspläne oder auch Flächennutzungspläne hinreichend konkretisiert und verfestigt sind. Auch auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde hat die Planung soweit wie möglich Rücksicht nehmen, z.B. indem sie dafür Sorge trägt, dass von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise „verbaut“ werden (BVerwG, Urt. v. 11.01.2001 – 4 A 12/99 –, juris Rn. 42).

In diesem Zusammenhang wendet sich die Hansestadt Lüneburg gegen folgende Punkte:

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

1.1. Den Einwendungen aus dem Jahr 2012 wurde teilweise entsprochen. Gleichwohl sollen Flächen im Bereich „Bilmer Berg“ als Ausgleichsflächen in Anspruch genommen, für welche die Hansestadt Lüneburg seit dem Jahr 2002 konkrete Absichten zur Planung und Entwicklung von gewerblich nutzbaren Flächen verfolgt (Gewerbeentwicklungsbereich „Bilmer Berg“).

Es handelt sich noch um folgende Flächen, welche die Hansestadt Lüneburg unbedingt für die Entwicklung von Gewerbegebieten benötigt und deren Inanspruchnahme daher widersprochen wird:

- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.14.01 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/373). Hier stellt sich die Frage, ob nicht durch eine entsprechende technische Lösung eine dauerhafte Inanspruchnahme der Fläche entfallen kann.

- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.15.04 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/35). Die Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Sie soll, wenn auch mit kleinerer Fläche, als Ausgleichsfläche genutzt werden. Beschränkungen in der Bewirtschaftung der verbleibenden Forstfläche wären die Folge, die ausgeglichen werden müssten, wenn es bei der Inanspruchnahme der Fläche bliebe. Da die Fläche zudem – zusammen mit den zu entsiegelnden Flächen der B 216 – dringend zur Erweiterung des Gewerbegebiets Hafen (Gebr. Heyn-Straße) benötigt wird, widerspricht die Hansestadt Lüneburg ihrer Inanspruchnahme.

- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.17.04 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/36). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Sie ist in einem Teilbereich von 3234 m² für die Verlegung einer Leitung vorgesehen. Sind zu der Leitung zusätzliche Schutzabstände einzuhalten? Die dauerhaft beschränkte Fläche hat der Vorhabenträger von der Hansestadt Lüneburg zu erwerben.

- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.07.01 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/409). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg widerspricht der Inanspruchnahme dieser Fläche als Ausgleichsfläche. Sollte dieser Forderung nicht entsprochen werden, wäre der Vorhabenträger zu verpflichten, das gesamte Flurstück zu erwerben, da die Restfläche nicht mehr wirtschaftlich zu nutzen ist.

- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 9.02.03 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 30/6). Diese Teilfläche von knapp 1 ha ist entgegen 2012

nun als Ausgleichsfläche vorgesehen. Die Fläche steht nicht in städtischem Eigentum. Ihre Inanspruchnahme als Ausgleichsfläche beeinträchtigt gleichwohl die Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für ein Gewerbegebiet.

1.2. Die Gewerbegebietsplanung der Hansestadt Lüneburg östlich des Gewerbegebietes „Bilmer Berg I“ umfasst auch diejenigen Flächen, welche aktuell noch von der B 216 und der L 221 in Anspruch genommen werden. Nach Nr. 298 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11) soll die bestehende B 216 im Zuge der Baumaßnahme zur A 39 (teilweise) zurückgebaut und rekultiviert werden. Nach Nr. 314 des Regelungsverzeichnisses soll ferner die bestehende Anschlussstelle B 216/L 221 zurückgebaut und rekultiviert werden. Die Entsiegelung fließt in die Bilanzierung des Vorhabenträgers ein.

Die Hansestadt Lüneburg beabsichtigt weiterhin, diese Flächen – gleichsam als Kompensation für die Vereitelung ihrer Planungsabsichten durch die Inanspruchnahme der o.a. Flächen als Ausgleichsflächen – für gewerbliche Zwecke nutzbar zu machen. Die Planungsabsichten sind seit Längerem bekannt. Die Hansestadt Lüneburg ist grundsätzlich bereit, die im Zuge des Rückbaus der B 216 sowie der Anschlussstelle B 216/L 221 freiwerdenden Flächen in ihr Eigentum zu übernehmen, sofern alle Versorgungsleitungen aus den freiwerdenden Flächen entfernt werden.

Für die weitere Darstellung der die unter Nr. 1.1. und Nr. 1.2. angesprochenen Flächen betreffenden Planungsabsichten wird auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 7 ff., verwiesen.

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

Auf die Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 10 f., wird Bezug genommen.

Die Hansestadt Lüneburg bittet nachdrücklich darum, die von ihr befürwortete Variante zur Anschließung der Otto-Brenner-Straße einschließlich der geplanten Schienen-/Straßenverbindung in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen, um

eine sachgerechte Anpassungsplanung zur Entwicklung von Gewerbegebieten im räumlichen Zusammenhang mit der Linienführung der A 39 zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere das von der Hansestadt Lüneburg zu entwickelnde, nördlich der nach Süden verlegten B 216 gelegene Gewerbegebiet.

3. Keine Inanspruchnahme von in Bebauungsplänen vorgesehenen Ausgleichsflächen.

Durch die Trassenführung werden Flächen in Anspruch genommen, die durch Bebauungspläne der Hansestadt Lüneburg als Ausgleichsflächen festgesetzt sind. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Flächen, welche nach den Planungsunterlagen in Anspruch genommen werden sollen:

- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 4.08.01, 4.08.02, 4.08.03 (Gemarkung 1516, Flur 40, Flurstück 29/8). Diese Flächen sind in dem am 17. November 2006 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 126 „Ehemalige Keulahütte“ als Ausgleichsflächen festgesetzt und bereits hergestellt.
- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer Nr. 5.40.01, 5.40.02 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 272/15), zu Ziffer 5.41.01, 5.41.02 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 17/2) und zu Ziffer Nr. 5.43.01, 5.43.02 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 29/109). Die Flurstücke sind im Flurstück 137/205 aufgegangen und im Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffenpark“, 2. Änderung, nicht als Ausgleichsflächen vorgesehen. Der Satzungsbeschluss wird für Ende 2017/Anfang 2018 erwartet.
- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.10.01, 8.10.02, 8.10.03 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/65). Diese Flächen sind in dem am 12. Dezember 2002 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 103/I „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“, 1. Änderung, als Ausgleichsflächen festgesetzt und bereits hergestellt.
- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.07.01, 8.07.02, 8.07.03 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/409). Diese Flächen sind in dem

Bebauungsplan Nr. 103 „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“ als Schutzgrün zur Abgrenzung der B 216 gegenüber dem Gewerbegebiet festgesetzt.

- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 5.48.01, 5.48.02, 5.48.03 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 29/112). Diese Flächen sind im Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffenpark“ als Ausgleichsflächen festgesetzt. Sie wurden bereits entsiegelt und stehen daher für die Maßnahme Nr. 4.6 A, Unterlage 9, nicht mehr zur Verfügung.

Die vorstehend genannten, in Bebauungsplänen als Ausgleichsflächen festgesetzten Flächen, müssen, werden sie für das Vorhaben in Anspruch genommen, kompensiert werden. Die Planung beeinträchtigt damit verfestigte Planungen der Hansestadt Lüneburg, was in der Abwägung als privater Belang gemäß § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen ist. Wird der Hansestadt Lüneburg als Ergebnis der Abwägung die Beeinträchtigung der zuvor beschriebenen gemeindlichen Planungen auferlegt, sind die daraus resultierenden Entschädigungspflichten auch in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen (vgl. Dünchheim, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 19 Rn. 4).

Ferner sind der Hansestadt Lüneburg die Kosten zu ersetzen, die ihr infolge einer Fachplanung für die Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bebauungsplans entstehen. Da die Festsetzung von Ausgleichsflächen in Bebauungsplänen gegenüber dem insofern betroffenen Eigentümer in der Regel eine Entschädigungspflicht der planenden Gemeinde nach § 40 BauGB begründet, kann die Hansestadt Lüneburg auch diese Kosten vom Fachplanungsträger ersetzt verlangen. Auch insofern bedarf es einer Kostenersatzregelung im Planfeststellungsbeschluss.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 11 ff., verwiesen.

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

4.1. Die geänderten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigen nunmehr, dass die Gebäude in der Straße „Bei der Pferdehütte“ 9a, 11, 13 und 15 in einem Mischgebiet liegen. So werden in der Unterlage 17.1.2 die Grundstücke Bei der Pferdehütte 9a, 11, 13 und 15 als in einem Mischgebiet liegend angegeben.

4.2. Die nach der 16. BImSchV für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) Tag und 54 dB(A) Nacht werden als Maßstab herangezogen.

4.3. Die Planung sieht im Bereich Bau-km 1+270 – 1+530 nunmehr eine Lärmschutzwand mit einer Höhe über Gradienten von 7,5 m vor (vgl. Unterlage 1, Nr. 4.8 (Seite 148), Tabelle 4-35, lfd. Nr. 1).

Auf die Frage, ob mit dieser Lärmschutzmaßnahme bereits hinreichender Lärmschutz gewährleistet ist und einer „Verlärmung“ von wesentlichen Teilen des Baugebiets, welche zu einer Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit führen würde, begegnet werden kann (vgl. OVG Münster, Urt. v. 29.09.2011 – 11 D 93/09.AK –), kommen wir an anderer Stelle zurück.

4.4. Zu klären ist ferner, ob sich der Vorhabenträger Gedanken über die Auswirkungen einer 7,5 m hohen Lärmschutzwand auf das Stadtbild einerseits und auf die Blickverbindungen zwischen der A 39 und den im Gewerbegebiet „Bei der Pferdehütte“ ansässigen Unternehmen, die durch Werbeanlagen auf ihre Betriebsstätten hinweisen, andererseits gemacht hat. Die Unterlagen lassen eine Prüfung der Auswirkungen der Lärmschutzwand nicht erkennen. Zu fordern ist insoweit die Vorlage von Visualisierungen.

II. Inanspruchnahme städtischen Grundeigentums muss minimiert und entschädigt werden.

1. Zur Abwägungsrelevanz der Inanspruchnahme kommunalen Grundeigentums.

Auf die Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 14 f., wird Bezug genommen.

1.1. Hinsichtlich der Grundstücke im Eigentum der Hansestadt Lüneburg, welche im Zuge des Vorhabens weiterhin in Anspruch genommen werden sollen, wird die nachdrückliche Bitte wiederholt, die städtischen Belange und Möglichkeiten der Reduzierung der Eingriffsintensität im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und, sollte eine Inanspruchnahme der Flächen unumgänglich sein, in den Planfeststellungsbeschluss eine Regelung des Ersatzes bzw. der Entschädigung sowie des Anspruchs auf Gesamtübernahme nur teilweise von der Planung in Anspruch genommener, aber im Übrigen nicht mehr sinnvoll nutzbarer Grundstücke aufzunehmen.

1.2. Für den Fall, dass Waldgrundstücke und Flächen mit waldartigem Gehölzaufwuchs, die im Eigentum der Hansestadt Lüneburg stehen, in Anspruch genommen werden, wird u.a. eine Aufwuchsentschädigung dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss vorzusehen sein. Dort, wo auf den Flächen prägender Einzelbaumbestand vorhanden ist, ist dessen Verlust nach den Vorgaben der städtischen Baumschutzsatzung zu behandeln bzw. zu ersetzen; Entschädigungsleistungen sind erforderlich und festzusetzen.

1.3. Anzuordnen ist ferner, dass Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden, nach Beendigung der Inanspruchnahme wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden. U.a. für die Zeit der Nichtnutzbarkeit der Flächen, für Substanzschäden und für die Kosten der Beschaffung von temporären Ersatzflächen sind ebenfalls Entschädigungen vorzusehen.

1.4. Hinweis: Die Zufahrt zu der nördlich der Maßnahmenfläche Ziffer 2.02.01 bis 2.02.03 des Grunderwerbsverzeichnisses gelegenen Forstfläche muss während der Bauzeit zur Bewirtschaftung und zum Zwecke des Brandschutzes gewährleistet sein.

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

Auf die Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 15 f., wird verwiesen. Nach diesseitigem Verständnis der Eintragungen zu den Ziffern 1.08.01 und 1.09.01 im Grunderwerbsverzeichnis ist eine dauernde Beschränkung des Eigentums an Teilflächen durch die Eintragung eines Leitungsrechts und das Verlegen einer

Leitung geplant. Sollte diese Annahme zutreffen, hätte sich die o.a. Einwendung erledigt.

III. Betroffenheit kommunaler Einrichtungen/kommunaler Aufgaben

Die Betroffenheit kommunaler Einrichtungen und Aufgaben stellt einen gegenüber einer Fachplanung wehrfähigen Belang der Gemeinde dar (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 16 ff.). Durch die Planung sind folgende kommunale Einrichtungen und Aufgaben wie folgt betroffen:

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

Die Einwendung wurde im Rahmen der Änderung der Planung nicht berücksichtigt. Die Hansestadt Lüneburg erhält ihre Bedenken gegen die geplante Behelfsbrücke aufrecht:

Die Erbstorfer Landstraße und in ihrem Zuge das vorhandene Brückenbauwerk sind eine Hauptwegeverbindung zwischen den westlich und den östlich der Brücke gelegenen Stadtteilen. Im westlichen Bereich der vorhandenen Brücke befindet sich die Grundschule Lüne (Am Domänenhof 9, 21337 Lüneburg). **Die Grundschule Lüne ist eine kommunale Einrichtung** in der Schulträgerschaft der Hansestadt Lüneburg. Sie wird von zahlreichen Kindern aus den östlich der vorhandenen Brücke gelegenen Stadtteilen Moorfeld und Ebensberg besucht. Es ist daher unerlässlich, die Behelfsbrücke für einen **sicheren Fußgänger- und Radfahrverkehr** so zu konzipieren, dass insbesondere die auf diesen Weg angewiesenen Schulkinder die Grundschule in Lüne sowie nach Beendigung der Schule ihren Wohnort sicher und gefahrlos erreichen können. Dazu gehört, dass der Geh- und Radweg auf der Brücke die regelkonformen Breiten aufweist, zumindest aber die zurzeit vorhandenen Breiten, ferner, dass der Weg angemessen beleuchtet und in den Winterdienst einbezogen wird. Andernfalls ist eine gesicherte Erreichbarkeit der Grundschule Lüne

und damit die Sicherheit des über die Erbstorfer Landstraße führenden **Hauptschulweges** nicht gewährleistet.

2. Gewährleistung sicherer Erreichbarkeit und des Betriebes kommunaler Bildungseinrichtungeneinrichtung.

2.1. Die Hansestadt Lüneburg ist Eigentümerin der Sportanlage Lüne. Die Anlage ist bis zum 31.12.2028 an den ESV verpachtet. Auf der Anlage findet ferner der **Schulsport der Grundschule Lüne** statt. Es ist durch entsprechende Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass es zu keinen wesentlichen Behinderungen insbesondere des Schulsports durch Baustellenfahrzeuge oder das Lagern und Vorhalten von Baustoffen etc. auf dem Gelände selbst oder auf benachbarten Flächen kommt.

2.2. Die **Kita Brandheider Weg** wird in einem städtischen Gebäude in Trägerschaft des Kindergartenträgerverbandes Lüneburg der Ev. Kirche betrieben. Es handelt sich um rd. 100 Plätze, in denen Krippenbetreuung der 0 bis 3-Jährigen, aber auch Regelgruppen der 3 bis 6-Jährigen stattfindet.

In den Planunterlagen wird an verschiedenen Stellen angedeutet, dass die Bauarbeiten und sämtliche Baustellenverkehre mit einer Ausnahme im Bereich der Erbstorfer Landstraße ausschließlich von der B 4 aus und über sie ausgeführt werden. Technisch ist dies möglich. Es fehlt indes die klare und verbindliche Zusage des Vorhabenträgers, exakt und ausschließlich so zu verfahren. Der Planfeststellungsbeschluss wird dies deshalb ausdrücklich anzuordnen haben.

Da nicht sicher auszuschließen ist, dass nicht doch Baustellenverkehr über den Brandheider Weg zu Baustellen an der B 4/A 39 geführt werden soll, **widerspricht die Hansestadt** hiermit ausdrücklich **jeder Nutzung des Brandheider Weges für Baustellenverkehre jeder Art**. Eine Nutzung des Weges für Baustellenverkehre lässt sich unter keinen Umständen so gestalten, dass eine Gefährdung der Kita und ihrer Benutzer, der angrenzenden Wohngebäude und der Menschen, die die Straße nutzen, sowie der Straße in ihrer Substanz ausgeschlossen ist.

2.3. Die **Igelschule (Schule Hagen)** ist eine zwei- bis dreizügige Grundschule in der Trägerschaft der Hansestadt, die von rd. 220 Schülerinnen und Schülern besucht wird. Sie grenzt mit ihrem Schulhof/Freigelände unmittelbar an die Straße „Stadtkoppel“. Dort besteht auch ein gut genutzter Zugang auf das Schulgelände.

Die Planunterlagen lassen derzeit nicht ausgeschlossen erscheinen, dass die Straße Stadtkoppel als Baustellenzufahrt zur B 4/A 39 genutzt werden soll. Es gilt daher grundsätzlich das zum Brandheider Weg Ausgeführte entsprechend. **Die Sicherheit der Schüler und der Eltern muss stets uneingeschränkten Vorrang haben.** Dafür hat der Planfeststellungsbeschluss Sorge zu tragen.

Die Immissionsbetroffenheit kommunaler Einrichtungen wird an anderer Stelle noch gesondert thematisiert.

3. Städtischer Baustofflagerplatz: Inanspruchnahme der Fläche bedarf einer Ersatzregelung.

Die Einwendung wurde im Zuge der Änderungen der Planungsunterlagen nicht berücksichtigt. Die Hansestadt Lüneburg wiederholt daher ihre Forderung aus der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 17 f., die dort dargetanen Umstände in der Abwägung zu berücksichtigen und, sollte es insoweit bei der Planung bleiben, im Planfeststellungsbeschluss zu bestimmen, dass der Vorhabenträger die Hansestadt Lüneburg für die Inanspruchnahme des im Eigentum der Hansestadt Lüneburgs stehenden Grundstücks, auf welchem sich der Baustofflagerplatz befindet, umfassend zu entschädigen hat. Der Vorhabenträger wird auch die Kosten für die Verlagerung des städtischen Baustofflagerplatzes an einen geeigneten Ort im Gebiet der Hansestadt Lüneburg (Kosten für die Beschaffung von Ersatzflächen) zu tragen haben. Hierzu zählen u.a. auch die Kosten, welche für eine gleichwertige Herrichtung des Baustofflagerplatzes an anderer Stelle (Oberflächenherrichtung, Umzäunung etc.) anfallen.

IV. Fehlende Unterhaltsaufwandregelungen gefährden kommunale Finanzhoheit.

1. Unterhalts(mehr)aufwand für Bauwerke muss der Bund tragen.

Nach der Rechtsprechung sind auch die Unterhaltungskosten, mit denen eine Gemeinde als Folge der Planfeststellung belastet wird, abwägungserheblich. Diese Kostenfolgen nehmen durch insoweit fremdbestimmte Bindung von Haushaltsmitteln der Gemeinde Einfluss auf ihre Finanzhoheit (VGH Mannheim, Urt. v. 07.12.1995 - 5 S 152/95, Juris Rn. 44; OVG Lüneburg, Beschl. v. 21.07.1995 – 3 M 7182/94 –, juris Rn. 2).

Die Planfeststellungsunterlagen treffen weiterhin nicht für alle vorhabenbedingten Bauwerke und Maßnahmen Aussagen zur Unterhaltungslast und zu den Unterhaltungskosten. Dadurch sind Abwägungsfehler vorprogrammiert. Auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 18 ff. wird Bezug genommen.

Folgende Klarstellungen werden zur Kenntnis genommen:

- Fauna-Passage Lüner Holz: Eigentum und Unterhaltungspflicht sind nunmehr dem Bund zugeordnet (Nr. 117, Unterlage 11).
- Rohrdurchlass (Nr. 13, Unterlage 11): Als künftiger Eigentümer wird die Hansestadt Lüneburg benannt. Soweit aus der Eigentümerstellung auch die Unterhaltungslast folgen soll, wird weiterhin eine Ablösung des Unterhaltungsmehraufwandes gefordert.
- Lärmschutzwand rechts (Nr. 37, Unterlage 11): Eigentum und Unterhaltungspflicht sind nunmehr dem Bund zugeordnet.
- Rohrdurchlass (Nr. 53, Unterlage 11): Als künftiger Eigentümer des Rohrdurchlasses wird die Hansestadt Lüneburg benannt. Das ist unzutreffend. Die Hansestadt Lüneburg kann nur Eigentümer des Teils des Rohrdurchlasses sein, der sich unter dem in ihrer Baulast stehenden Wirtschaftsweg befindet. Eigentümer des übrigen, deutlich längeren Teilstücks des ein Gesamtbauwerk darstellenden Rohrdurchlasses ist der Bund. Im Hinblick darauf bietet es sich an, dass der Bund die

Unterhaltung des gesamten Rohrdurchlasses übernimmt und die Hansestadt Lüneburg ihren – geringen – Anteil an den Unterhaltungskosten ablöst.

- Raderbach/Sandfang (Nr. 125, Unterlage 11): vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 19, 21.

- Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße (Nr. 147, Unterlage 11): Eigentum und Unterhaltungspflicht sind nunmehr dem Bund zugeordnet.

- Wendeanlage (Nr. 190, Unterlage 11): Eigentum und Unterhaltungspflicht sind nunmehr dem Bund zugeordnet.

- Verlegung Wirtschaftsweg (Nr. 328, Unterlage 11): Der Unterhaltungsaufwand für den verlängerten und umgebauten Wirtschaftsweg („Apfelallee“) wird sich erhöhen. Die Hansestadt Lüneburg fordert weiterhin die Ablösung des Unterhaltungsmehraufwandes.

- Zwischen dem Vorhabenträger und der Hansestadt Lüneburg wurde im Jahr 1993 eine Vereinbarung über Unterhaltung und Instandsetzung eines Streckenabschnitts der B 209 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 A 39 sind die in der vorbezeichneten UI-Vereinbarung getroffenen Bestimmungen teilweise überholt und bedürfen einer einvernehmlichen Änderung und Anpassung.

Der Vorhabenträger macht an verschiedenen Stellen geltend, über die Ablösung von Unterhaltungsmehraufwand oder die Entschädigung für erstmalige Unterhaltung werde in Entschädigungsverhandlungen gesprochen. Die Hansestadt Lüneburg akzeptiert dies nicht, sondern hält nach wie vor eine Regelung über die Tragung der Unterhaltungskosten etc. im Planfeststellungsbeschluss – unter Berücksichtigung der in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 19 ff. angeführten rechtlichen Vorgaben – für geboten, sofern nicht vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vertragliche Regel getroffen werden.

2. Höherer Unterhaltsaufwand durch ungeeignete Bauausführung/ungeeignete Bauklassen.

Die Einwendungen (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 21 ff.) wurden nicht berücksichtigt, sieht man von der Anpassung der Breite eines Wirtschaftsweges von 3,00 m auf 3,50 m ab (Wirtschaftsweg 1+400 bis 2+200). Die Hansestadt hält daher an ihrer Position und ihren Einwendungen fest:

Weil es sich bei den in der tabellarischen Übersicht aufgeführten Straßen um solche in der Baulast der Hansestadt Lüneburg handelt, besteht die Möglichkeit, dass sich die Unterhaltung dieser Straßen bei ungeeigneter Bauausführung bzw. der Wahl ungeeigneter Bauklassen verteuert, so dass der Hansestadt Lüneburg Mehrkosten aufgebürdet werden, die bei einer Herstellung in der von der Hansestadt Lüneburg befürworteten Art und Weise/Bauklasse nicht entstehen würden.

Wegen dieser fiskalischen Auswirkungen kann sich die Hansestadt Lüneburg nach der Rechtsprechung auf die Möglichkeit einer Rechtsbeeinträchtigung berufen und die Berücksichtigung dieser Belange im Planfeststellungsbeschluss verlangen (OVG Schleswig, Urteil vom 28. Oktober 2003 – 14 A 68/02 –, juris Rn. 73). Die Planfeststellungsbehörde wird daher ersucht, diesen Gesichtspunkt zu prüfen und die notwendigen Regelungen im Planfeststellungsbeschluss zu treffen.

V. Vollausbau im Bereich der Erbstorfer Landstraße.

Die Hansestadt hat 2012 geltend gemacht, dass durch die im Bereich der Erbstorfer Landstraße zu erwartende umfassende Bautätigkeit der bestehende Straßenoberbau und Straßenunterbau der in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Erbstorfer Landstraße jedenfalls im Bereich zwischen Wulf-Werum-Straße und Fuchsweg nachhaltig beschädigt werden und deshalb als Folgemaßnahme des Autobahnneubaus dieser Bereich sowie der Bereich der geplanten Zufahrt zum Tunnelbetriebsgebäude in der Bauklasse III auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland voll ausgebaut wird, ebenso die Nebenflächen, die Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und die entsprechenden Lichtsignalanlagen.

Die Planfeststellungsbehörde muss sich mit den erforderlichen Schutzmaßnahmen für durch die Baumaßnahmen betroffenes fremdes Eigentum – hier der Hansestadt Lüneburg – umfassend auseinandersetzen und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht anordnen, wenn nicht mehr hinnehmbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. BGH, Urt. v. 30.10.2009 – V ZR 17/19 –, juris Rn 14 ff.)

Da die Einwendungen vom Vorhabenträger nicht berücksichtigt wurden, werden sie ausdrücklich aufrechterhalten.

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

Die Einwendungen wurden vom Vorhabenträger bislang nicht berücksichtigt. Die Hansestadt Lüneburg wiederholt hiermit ihre Forderung nach Anordnung des Ausbaus des Wirtschaftsweges bis zum Havarie- und Löschwasserbeckens auf Kosten des Vorhabenträgers (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 24).

Im Hinblick auf die zu erwartende Belastungsintensität ist der bezeichnete Wegeabschnitt vergleichbar einem Hauptwirtschaftsweg im Sinne der RLW 2016, für welche regelmäßig Beton-, Pflaster- oder Asphaltdecken empfohlen werden. Eine wassergebundene Decke ist nicht ausreichend; sie würde zu früh zu zusätzlichen Unterhaltungsaufwendungen zu Lasten der Hansestadt führen.

VII. Folgen der Inanspruchnahme von Wirtschaftswegen sind regelungsbedürftig.

Der Vorhabenträger nimmt für sich in Anspruch, den Forderungen der Hansestadt Lüneburg, was den Ausbaustandard der Wirtschaftswege im bestehenden Querschnitt betrifft, zu entsprechen. Dazu müsste er den Wirtschaftswegeausbau entsprechend dem im Zeitpunkt des Ausbaus aktuellen Stand der Technik, wie er bspw. in den Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW) bzw. den einschlägigen Arbeitsblättern des DWA-Regelwerks seinen Ausdruck findet, durchführen.

Sofern der Vorhabenträger dies verbindlich zusichert, bliebe es gleichwohl Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die der Hansestadt Lüneburg aus dem Umbau und der Verlegung der Wirtschaftswege erwachsenden erhöhten Verpflichtungen als Straßenbaulastträgerin und hier insbesondere die Mehrkosten im Planfeststellungsbeschluss zu regeln. Auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 26 f. wird im Übrigen verwiesen.

VIII. Erfordernis des Abschlusses von Kreuzungsvereinbarungen.

Wie allgemein üblich, ist zur Regelung der Rechtsverhältnisse im Zusammenhang mit einer Kreuzung zwischen den Kreuzungsbeteiligten eine sog. Kreuzungsvereinbarung abzuschließen (vgl. Marschall, FStrG, 6. Aufl., § 12 Rn. 18; StraKR, VkB1. 2010, S. 62, Ziffer 3).

Entsprechende Kreuzungsvereinbarungen sind hier für die

1. Kreuzung Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte
2. Kreuzung Bockelmannstraße/Bundesstraße 4
3. Kreuzung Erbstorfer Landstraße/Bundestraße 4
4. Kreuzung Bleckeder Landstraße/Bundesstraße 4
5. Kreuzung Lilienthalstraße/Bundesstraße 216

erforderlich. Wir beziehen uns insoweit auf die mit Schreiben vom 22. Juli 2013 nebst Anlagen angeführten Präzisierungen unserer mit Schreiben vom 27. Juni 2012 vorgetragenen Einwendungen und mit Schreiben vom 17. Juli 2012 abgegebenen Stellungnahme.

Der Vorhabenträger hat mit der Hansestadt Lüneburg entsprechende Kreuzungsvereinbarungen bislang nicht abgeschlossen. Ohne den Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen können jedoch die mit der vorliegenden Planung an den bzw. in Bezug auf die o.g. Kreuzungen hervorgerufenen Probleme wie Folgekosten des Umbaus, die Nachrüstung einer Lichtsignalanlage aufgrund der Verkehrsentwicklung

(Bauphase, Umleitungsverkehre) oder der Mehraufwand für Unterhaltung (Bauphase, Umleitungsverkehre) etc. nicht gelöst werden.

Die Hansestadt Lüneburg fordert den Vorhabenträger auf, umgehend in Verhandlungen mit ihr über den Abschluss entsprechender Kreuzungsvereinbarungen einzutreten. Die Planfeststellungsbehörde wird aufgefordert, die danach ggf. noch erforderlichen Entscheidungen im Planfeststellungsbeschluss zu treffen (vgl. §§ 12, 12a FStrG).

IX. Regelungen zum Umleitungsverkehr während der Bauphase fehlen.

1. Umleitungskonzept ist erforderlich.

1.1. Das Umleitungskonzept ist vom Vorhabenträger kurzfristig vorzulegen.

In Gesprächen mit der Hansestadt Lüneburg und dann erneut im Erörterungstermin am 25. November 2013 hatte der Vorhabenträger angekündigt, ein Umleitungskonzept für die Bau- und die Betriebsphase vorzulegen.

Der Leiter des Erörterungstermins erklärte hierzu seinerzeit:

„Gut. Zwei, drei Monate sind, in Planfeststellungszeiträumen gedacht, ja nicht wirklich lange. Deswegen habe ich noch Hoffnung, dass vor Ergehen eines wie auch immer gearteten Beschlusses da noch eine Unterlage zu sehen sein wird. **Ich halte das auch für einen Konflikt, den man im Rahmen der Planfeststellung zumindest betrachten muss.** Deswegen ist es auch wichtig, dass ich die Unterlage sobald wie möglich habe.“ Trotz dieser deutlichen Worte fehlt ein solches Umleitungskonzept bis heute.

Die Hansestadt Lüneburg hält daher an ihren Einwendungen in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 26 ff. fest und ergänzt sie um die nachstehend auszugsweise wiedergegebenen Ausführungen in der Stellungnahme vom 17. Juli 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.

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

Unfall- oder auch staubedingte 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.“

Wegen der erheblichen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr und sonstige Rechtsgüter muss der Umleitungsverkehr im Planfeststellungsbescheid geregelt werden. Bereits im Vorfeld eines Planfeststellungsbeschlusses ist der Vorhabenträger aufzufordern, ein entsprechendes Konzept zu erarbeiten und mit der Hansestadt wie weiteren betroffenen Stellen und Behörden abzustimmen.

Dies folgt aus dem die Planfeststellungsbehörde verpflichtenden Gebot der Konfliktbewältigung (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 27 ff.) und den erheblichen Auswirkungen auf die Hansestadt Lüneburg durch die verkehrlichen Mehrbelastungen (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 29 f.). Die Planfeststellungsbehörde muss sich zumindest vergewissern, dass das Verkehrsaufkommen während der Bauzeit durch Sperrungen und Umleitungen beherrschbar ist. Hierfür ist es vielleicht nicht zwingend erforderlich, dass die Umleitungsstrecken bereits abschließend bestimmt worden sind, es müssen jedoch zumindest geeignete Lösungen vorhanden sein. Zu derartigen geeigneten Lösungen verhalten sich die Planfeststellungsunterlagen jedoch weiterhin nicht.

Erforderlich ist ferner, die Auswirkungen von Sperrungen und Umleitungen auf die betroffenen Anwohner zu ermitteln und in die Abwägung einzustellen (BVerwGE 98, 339 (352)). Insoweit sind ggf. auch die von der Umleitung verursachten zusätzlichen Lärmbelastungen in die Abwägung einstellen. Auch hierzu schweigen die Unterlagen. Das ist aus Sicht der Hansestadt Lüneburg nicht akzeptabel.

1.2. Konzept zur Stärkung des ÖPNV/SPNV als Teil der Verkehrssteuerung in der Bauphase.

Dem Vorsorge- und Präventionsgedanken verpflichtet ist schließlich die Forderung der Hansestadt Lüneburg, dass der Vorhabenträger zeitnah Konzepte entwickelt – und dazu nötigenfalls auch im Planfeststellungsbeschluss angehalten wird –, welche die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs und hier insbesondere auch des schienengebundenen Personennahverkehrs – während der Bauphase – erhöhen

und die ohnehin schon hohe Verkehrsbelastung auf den Straßen in und um Lüneburg nicht noch weiter zunehmen lassen. Begründet wird diese Forderung damit, dass nach dem derzeitigen Erkenntnisstand zu erwarten ist, dass durch die Bauphase der A 39 das untergeordnete städtische Straßennetz eine Mehrbelastung widerfahren wird, der durch eine Stärkung des ÖPNV in der Bauphase entgegengewirkt werden könnte. Zu denken ist beispielsweise an eine Verlängerung von Metronom-Zügen, an eine Taktverdichtung im Metronom-Betrieb oder daran, dass Fahrgäste im Nahverkehr auch ICE-Züge zu Metronom-Tarifen nutzen können.

2. Knotenpunkte sind zum Teil überlastet.

Zu bedenken ist hierbei auch, dass alle zu den Anschlussstellen führenden Hauptverkehrsstraßen sowie der östliche Teil des Innenstadtrings während der Baumaßnahmen im Zuge des Baus der A 39 erheblich betroffen sein werden. Im Verlauf dieser Straßenabschnitte liegen zahlreiche Knotenpunkte, welche bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit liegen und die im Zuge der Baumaßnahmen der A 39 den hierdurch bedingten Mehrverkehr nicht mehr aufnehmen können. Es droht eine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit dieses innerstädtischen Wegenetzes.

Die im Hinblick auf Umleitungsverkehre als problematisch einzustufenden Knotenpunkte im Gebiet der Hansestadt Lüneburg finden sich in der Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom 7. Juni 2012 (Anlage 6 zur Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012) sowie in einer ergänzenden Untersuchung des Büros aus Oktober 2017.

Die wesentlichen Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Knotenpunkte im Stadtgebiet, die im Verkehrsgutachten angestellt wurden, werden nachstehend wie folgt wiedergegeben:

- Knotenpunkt 1 – A 39 / L 216:

Am südlichen Anschlussknoten (TK 2) ist ein zweiter Geradeausfahrstreifen für den Verkehr aus Richtung Norden vorgesehen. Diese Änderung wird zwar im Lageplan berücksichtigt, nicht aber in den Leistungsfähigkeitsnachweisen.

- Knotenpunkt 1a – Hamburger Straße / Bei der Pferdehütte:

Die Knotenskizze in den Leistungsfähigkeitsnachweisen weist in der südlichen Zufahrt der Hamburger Straße vier Fahrstreifen auf, obwohl heute nur drei Fahrstreifen vorhanden sind.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass mit der prognostizierten Verkehrsbelastung und dem an allen Knotenpunkten verwendeten Spitzenstundenanteil von 10 % keine ausreichende Verkehrsqualität mehr nachgewiesen werden kann. Die zweite Berechnung mit einem Spitzenstundenanteil von 8 % kann nicht als Leistungsfähigkeitsnachweis dienen. Es ist richtig, dass die Hamburger Straße einen Spitzenstundenanteil von rd. 8 % aufweist. Für die Straße Bei der Pferdehütte ist dieser Ansatz aber zu niedrig, da die dort vorhandenen Einkaufseinrichtungen höhere Spitzenstundenanteile erzeugen. Darüber hinaus ist ein Spitzenstundenanteil von 10 % auch als „Ausgleich“ für Prognose- und Modellungenauigkeiten zu sehen.

Für diesen Knotenpunkt kann demnach mit den im Regelfall anzusetzenden Verkehrsbelastungen kein Leistungsfähigkeitsnachweis erstellt werden. Ein Leistungsfähigkeitsnachweis mit reduzierten Belastungen kann nicht überzeugen. Hier muss nach anderen Lösungsansätzen gesucht werden.

- Knotenpunkt 2 – A 39 / B 209:

Am nördlichen Anschlussknoten (TK 1) sind zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr in Richtung Norden geplant. In den Leistungsfähigkeitsnachweisen sind indes nur ein Geradeausfahrstreifen und ein Rechtsabbiegestreifen berücksichtigt. Dies ist zu ändern.

- Knotenpunkt 3 – A 39 / Erbstorfer Landstraße:

Am östlichen Anschlussknoten (TK 1) ist ein gemeinsamer Fahrstreifen für den Geradeausverkehr in Richtung Osten und den Rechtsabbieger geplant. In den Leistungsfähigkeitsnachweisen sind ein separater Geradeausfahrstreifen und ein

Rechtsabbiegestreifen berücksichtigt. Im Lageplan fehlt auf der Rampe A 39 – entgegen der Forderung der Hansestadt aus dem Jahr 2012 weiterhin – der Pfeil für den Geradeausverkehr. Beides ist zu korrigieren.

Die Hansestadt Lüneburg fordert weiterhin, die während der Bauzeit der A 39 zu erwartende Mehrbelastung der angesprochenen Knotenpunkte und hier insbesondere des Knotenpunkts 1a – Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte zu berücksichtigen und die insoweit notwendigen Folgemaßnahmen an den in der Straßenbaulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Straßen festzulegen.

Dass für die Planfeststellungsbehörde insoweit eine Handlungspflicht besteht, ergibt sich zum einen daraus, dass das Vorhaben mit dem vorhandenen Wegenetz in Einklang gebracht werden muss; hierzu notwendige Folgemaßnahmen i.S. des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG können alle Maßnahmen sein, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen (BVerwG, Urt. v. 01.07.1999 – 4 A 27/98 –, juris); zum anderen daraus, dass einer Gemeinde ein Abwehrrecht zusteht, wenn die Funktionsfähigkeit ihres Straßennetzes durch ein Vorhaben in Mitleidenschaft gezogen wird (OVG Saarlouis, Urt. v. 09.07.2010 – 3 A 482/09 –, BauR 2010, S. 2162).

X. Notwendiges Konzept zur gemeinsamen Verkehrssteuerung fehlt.

In der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012 hat die Hansestadt Lüneburg eine Regelung zur Steuerung des Verkehrsflusses während der Bauphase und in der Betriebsphase der A 39 über die im Stadtgebiet vorhandenen Lichtsignalanlagen sowie eine Regelung der Kostenbelastungen gefordert, die der Hansestadt durch die vorhabenbedingten Anpassungsmaßnahmen entstehen (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 34).

Die Unterlagen lassen nicht erkennen, dass diesen Einwendungen Rechnung getragen werden soll. Die Einwendungen werden daher aufrechterhalten. Auch wenn im Planfeststellungsbeschluss nicht jedes Detail bereits jetzt geregelt werden kann, sind doch Vorgaben zum Zeitpunkt der Abstimmung eines Konzepts, zu den wesentlichen regelungsbedürftigen Punkten und zur Kostentragung für das Konzept

und die daraus folgenden Maßnahmen durch den Vorhabenträger bzw. den Bund möglich und zum Schutz der Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrsnetzes und der kommunalen Finanzhoheit geboten.

XI. Verkehrsuntersuchung als Grundlage des Immissionsschutzes ungeeignet.

1. Datenbasis nicht hinreichend aktuell.

Die Verkehrsuntersuchung 2015 verweist in Bezug auf die Datenbasis auf das „aktuelle Verkehrsmodell A 39“, das auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen aufbaue, das wiederum für 2012 auf der Basis der SVZ 2010 und ergänzender Zählwerte kalibriert und für die Zwecke der VU A 39 fortgeschrieben worden sei. Eine allgemeine Fortschreibung der Zählwerte der SVZ 2010 auf den Analysehorizont 2012 sei wegen fehlender Vergleichsdaten nicht erfolgt (vgl. Verkehrsuntersuchung, Unterlage 21.1, S. 3, 5, 27).

Im Wesentlichen wurde also mit den – alten – Ist-Zahlen aus der SVZ 2010 gearbeitet. Von wann die Zählwerte „für mehr als 500 Strecken im Untersuchungsraum“, die zur Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen worden sein sollen, stammen und unter welchen Umständen sie erhoben wurden, wird nicht dargelegt und kann daher nicht nachvollzogen werden. Eine aktuelle Zusammenführung und Harmonisierung mit den Verkehrsmodellen Schleswig-Holstein und Hamburg und anderen Bundesländern hat nicht stattgefunden. Letztlich wird mit alten Zahlen gearbeitet, um mit ihnen eine Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2030 zu erstellen. Der gewählte Ansatz ist methodisch nicht nachvollziehbar. Dementsprechend fehlt den Zahlen, mit denen gerechnet wird, die erforderliche Plausibilität. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass sich Verkehrsprognosen für die A 39/B 4 in der Vergangenheit immer wieder als deutlich fehlerhaft herausgestellt haben.

Die Hansestadt Lüneburg bemüht sich derzeit darum, aktuelle Zahlen bzw. aktuelle Erkenntnisse zur Entwicklung der Verkehrszahlen für den Untersuchungsraum

beizubringen. Sie behält sich vor, neue Erkenntnisse, sobald sie vorliegen, ins weitere Verfahren einzubringen.

2. Lkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen falsch ermittelt.

Die Verkehrsuntersuchung mit der Fortschreibung der Prognose auf 2030 ist nicht plausibel, soweit es um den Lkw-Anteil am prognostizierten Gesamtverkehr geht.

2.1. Lkw zGG > 2,8 bis 3,5 t nicht dem Lkw-Verkehr zugeordnet.

Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsuntersuchung den Lkw-Verkehr mit Lkw > 2,8 t bis 3,5 t nicht dem Lkw-Verkehr zugeordnet hat und deshalb der Lkw-Anteil am Gesamtverkehr zu gering angenommen worden ist.

Die von der Hansestadt Lüneburg in Auftrag gegebene Stellungnahme des Büros LAIRM CONSULT GmbH vom 17. Oktober 2017 weist hierzu auf Folgendes hin:

„Auf Seite 11 der Verkehrsuntersuchung heißt es im Zusammenhang mit den Schwerverkehrsanteilen, dass

„der Wirtschaftsverkehr bis 3,5 t zGG dem Personenverkehr zugeschlagen“

wurde. Dies entspricht nicht den gemäß 16. BImSchV zu verwendenden Rechenvorschriften der RLS-90. Ein ggf. verwendeter Umrechnungsfaktor ist der Schalltechnischen Untersuchung nicht zu entnehmen.

Diese Diskrepanz zu den Berechnungsvorschriften ist auch in der vorhergehenden Prüfung in Bezug auf den Lkw-Anteil > 2,8 t festgestellt worden. Zwar ist erkennbar, dass die absoluten Verkehrszahlen in den oben genannten Anlagen identisch sind. Da die Höhe der Lärmbelastung insbesondere bei Autobahnabschnitten vom Lkw-Anteil der RLS-90 abhängig ist, ist dieser Sachverhalt erneut zu hinterfragen und klarzustellen.

Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sowie auch der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV ist der maßgebende Lkw-Anteil mit

einem zulässigen Gesamtgewicht > 2,8 t zu beachten (siehe hierzu auch [11]).“

Angesichts dieses vom Büro LAIRM CONSULT erkannten Mangels **kann nicht ausgeschlossen werden, dass Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 2,8 t bis 3,5 t bislang nicht dem Lkw-Verkehr zugeordnet wurden, wie es die 16. BImSchV und die RLS-90 verlangen**, und das bei Berücksichtigung dieser Lkw als Teil der Lkw-Verkehre nach 16. BImSchV und RLS-90 höhere Lärmemissionen anzusetzen und dementsprechend **höhere Verkehrslärmimmissionen zu erwarten** sind.

2.2. Lkw-Verkehrsanteil am Gesamtverkehr zu niedrig prognostiziert.

Die Verkehrsbelastungen DTV 2030 liegen, wie sich aus einem Vergleich der jeweiligen Tabelle 8.1 der Verkehrsuntersuchung 2010 einerseits und der Verkehrsuntersuchung 2015 andererseits ergibt, deutlich höher als die Verkehrsbelastungen DTV 2025. Gleichwohl soll die Schwerverkehrsbelastung bis 2030 deutlich zurückgehen.

In den Streckenabschnitten 1 – 4 (Stadtbereich, PA 1) verringert sich laut Verkehrsuntersuchung 2015 der Lkw-Anteil DTV 2025 zum Lkw-Anteil DTV 2030 im Mittel um ca. 10 %, d.h. dort wo 2025 noch ca. 10.000 Lkw erwartet wurden, werden 2030 jetzt nur noch ca. 9.000 Lkw erwartet

Die Annahme einer Reduzierung des Schwerlastverkehrs ist nicht plausibel belegt. Die gilt zunächst für die Aussage, im Vergleich zur Prognose 2025 lägen „die Belastungen der A 39 für 2030 sowohl im hochbelasteten PA 1 als auch in den übrigen Abschnitten um rund +4.000 bis +5.000 Kfz/24h höher, die Schwerverkehrsbelastungen“ lägen „allerdings im Mittel um rund -400 Lkw/24h (PA 1) bzw. -700 Lkw/24h (gesamte A 39) unter den Werten für 2025.“

Betrachtet man die Angaben für die Abschnitte 1 – 4 (PA 1) in der Verkehrsuntersuchung 2010 zur Verkehrsbelastung DTV 2025, zeigt sich, dass die dortigen Zahlen für Lkw/24h um ca. 1.100 bis 1.400 Lkw/24h über denen liegen, die nun prognostiziert werden. Die Aussage, es gebe bezogen auf 2030 eine Reduzierung der Schwerverkehrsbelastung von „im Mittel um rund -400 Lkw/24h (PA

1)“, ist demnach falsch; tatsächlich nimmt das Gutachten sogar eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs im Mittel um ca. -1.200 Lkw/24h im PA 1 an. Diese Diskrepanz von ca. -800 Lkw/24h ist nicht nachvollziehbar und bedarf der Erläuterung.

Sodann fällt auf, dass die These von der Abnahme des Schwerlastverkehrs u.a. im Stadtgebiet von Lüneburg (PA 1) lediglich mit folgendem Satz begründet wird:

„Hierin kommt auch die aktuell deutlich gedämpftere Wirtschaftsprognose zum Ausdruck.“

Worauf der Gutachter, der sicherlich selbst kein Wirtschaftssachverständiger ist, diese grundlegend wichtige These stützt, wird nicht angegeben.

Die These ist auch sonst nicht plausibel. Betrachtet man allein die künftigen Entwicklungen im Einzelhandel – weg vom Einkauf in den Geschäften, hin zum Einkauf online mit anschließender Auslieferung per Lkw –, die nach wie vor eher positiven Aussagen zur wirtschaftlichen Entwicklung und die Erwartung des Gutachters zum Schwerverkehr im Untersuchungsraum allgemein – Zunahme des Fahrtenaufkommens im Schwerverkehrs +12 % von 2012 bis 2030 (vgl. Verkehrsuntersuchung 2015, S. 11) –, fehlt der These jede Überzeugungskraft.

Ist die Annahme, der Schwerlastverkehr werde bis 2030 deutlich abnehmen, nach alledem nicht nachvollziehbar, gebietet es das Konfliktbewältigungsgebot, im Rahmen der (fach-)planerischen Abwägung mit konservativen Prognoseansätzen zu arbeiten, um „auf der sicheren Seite zu sein“, d.h. es ist von einer deutlich höheren als der prognostizierten Schwerverkehrsbelastung im Bereich der Abschnitte 1 – 4 (PA 1) auszugehen.

Die Unterschätzung des Lkw-Anteils am Gesamtverkehr hat Auswirkungen auf die Gutachten, die sich in ihren Ansätzen auf die Verkehrsuntersuchung beziehen wie z.B. die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1) und das Baulärmgutachten (Unterlage 21.2) sowie die Untersuchung zu den Luftschadstoffen (Unterlage 17.2). **Die aufgezeigten Mängel der Verkehrsuntersuchung infizieren die dort getroffenen Annahmen, soweit sie sich auf das Verkehrsgutachten und die dort prognostizierten Zahlen stützen.**

XII. Baulärm – Aussagen zu baubedingten Lärmimmissionen nicht schlüssig, zu vage und unverbindlich.

1. Baulärmgutachten leidet an Mängeln.

Der Vorhabenträger hat auf die Kritik u.a. der Hansestadt Lüneburg, dass die Planfeststellungsunterlagen keine hinreichenden Ausführungen zur Bewältigung des Konfliktes, welcher in der Bauphase von Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehr ausgeht, enthalten würden (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 30 ff.), reagiert und eine Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm als Unterlage 21.2 vorgelegt. Das Baulärmgutachten leidet in mehrfacher Hinsicht an Mängeln:

1.1. Lärmanteil des Lkw-Verkehrs am baubedingten Gesamtverkehrslärm unterschätzt.

Das Baulärmgutachten unterscheidet zwischen baubedingtem Verkehrslärm und baubedingtem Baulärm. Die Annahmen zum baubedingten Verkehrslärm beruhen auf den fehlerhaften Ansätzen des Verkehrsgutachtens und unterschätzen den baubedingten Verkehrslärm (vgl. Ausführungen vorstehend unter XI.).

1.2. Zumutbarkeitsschwellen sind nicht richtig bemessen.

1.2.1. Im Bereich Neu Hagen Nr. 11 (vgl. Unterlage 21.2, Tabelle 9, S. 28) nimmt das Gutachten eine Zumutbarkeitsschwelle von 64 dB(A) an. Dieser Wert wurde ermittelt ohne zu berücksichtigen, dass der Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffenpark“ zum Schutz der Wohnnutzung zur B 4 hin die Errichtung einer Lärmschutzwand festsetzt. Diese Lärmschutzwand wird zurzeit errichtet. Unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand ergibt sich im Bereich Neu Hagen Nr. 11 eine deutlich niedrigere Zumutbarkeitsschwelle. Das Gutachten ist zu überarbeiten.

1.2.2. Unabhängig davon sind die Ansätze für die Zumutbarkeitsschwellen zu hinterfragen.

Ermittelt werden sie auf der Grundlage des Verkehrslärms auf den von Baulärm beaufschlagten Grundstücken. Dieser Herleitungsansatz greift insofern zu kurz, als er nicht beachtet, dass die Lästigkeit von Verkehrslärm typischerweise eine geringere

ist als die Lästigkeit von Baulärm. Bemisst man die Zumutbarkeitsschwelle nur nach dem Verkehrslärm, findet die besondere Lästigkeit von Baulärm keinerlei Berücksichtigung bei der Schwellenermittlung. Dies überzeugt nicht, geht es doch gerade um die Bewertung der Zumutbarkeit von Baulärm.

1.3. Nachtzeit gem. AVV Baulärm wird falsch bestimmt.

Der Erläuterungsbericht, Unterlage 1, führt zum Baulärmgutachten auf S. 148 u.a. aus: „Die grundsätzlichen Bauzeiten sparen die lärmtechnisch sensible Nachtzeit von 20 Uhr bis 6 Uhr aus.“ Die AVV Baulärm bildet die fachliche Grundlage für das Baulärmgutachten. Nr. 3.1.2 AVV Baulärm bestimmt die Nachtzeit für das Thema Baulärm als „die Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr.“ Erläuterungsbericht und Gutachten wenden, wenn sie die Nachtzeit um 6 Uhr enden lassen, die AVV Baulärm offensichtlich unzutreffend an.

1.4. Keine Lärmschutzlücken bei Abbruch und Neubau.

Das Baulärmgutachten geht davon aus, dass vor dem Abbruch der Fahrbahnen die vorhandenen Lärmschutzanlagen erhalten bleiben und vor dem Bau der neuen Fahrbahnen die Errichtung der planfestgestellten Lärmschutzanlagen abgeschlossen sein soll. Diese Annahme ist im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben. Zu fordern ist ferner, dass dort, wo von diesem Grundsatz aus zwingenden, im Einzelnen von der Planfeststellungsbehörde festzulegenden Gründen abgewichen werden muss, ein höchstmögliches Maß insbesondere an Lärmschutz sichergestellt ist.

1.4.1. Dies gilt z.B. bei Herstellung der Bohrpfahlwände im Bereich Moorfeld. Wie die Abbildung 12 auf Seite 41 des Baulärmgutachtens zeigt, werden Teile der Bereiche, die benötigt werden, um die Bohrpfähle niederzubringen, jenseits der Stützwände liegen. Die dort stattfindenden Arbeiten werden unmittelbar und schwerwiegend auf die benachbarten Grundstücke und deren Anwohner einwirken. Der **Einsatz von näher zu definierenden mobilen Lärmschutzwänden**, die für einen weitgehenden Schall- und Sichtschutz sorgen können, ist zum Schutz der betroffenen Baugebiete zwingend anzuordnen. Eine Empfehlung, von der das Gutachten insoweit spricht, ist keinesfalls ausreichend.

1.4.2. Entsprechendes muss dort gelten, wo Lärmschutzwände oder -wälle versetzt oder vorhandene Wälle erhöht werden. **Es muss verhindert werden, dass temporäre Schutzlücken entstehen, etwa dadurch, dass ein vorhandener Wall ganz oder partiell abgetragen und erst dann der neue Lärmschutzwall in seiner Nähe errichtet wird.** Für diese Fälle müssen **vorrangig technische Lösungen** wie z.B. der Aufbau des neuen Walles unter Einbeziehung bzw. Erhalt des alten Walles zumindest für die Bauzeit oder der Einsatz mobiler Lärmschutzwände gefunden werden. **Entschädigungsansprüche dürfen nur nachrangig und als letztes Mittel** zum Tragen kommen. Ein solches Vorrang-/Nachrang-Verhältnis muss im Planfeststellungsbeschluss verbindlich angeordnet werden.

Dies gilt insbesondere für die im Bereich Moorfeld/Erbstorfer Landstraße zu errichtenden bzw. zu erhöhenden Lärmschutzwälle und -wände. Die geplante Erhöhung des Lärmschutzwalls nördlich des Brandheider Weges soll möglicherweise über den Brandheider Weg erfolgen. Mit täglich ca. 100 Schwerlast-Lkw-Bewegungen wäre zu rechnen. Die Lärmbelastungen würden das Wohngebiet und seine Bewohner unmittelbar treffen.

Hinzu kommt Folgendes: Befahren würde mit dem Brandheider Weg ein für solche Verkehre bautechnisch nicht ausgelegter Weg. Die Straße würde unweigerlich erheblich beschädigt werden. Erschütterungen würden die anliegenden Gebäude gefährden. Der Verkehr in das und aus dem Wohngebiet würde weitgehend zum Erliegen kommen; dies ist insbesondere zu den Berufsverkehrszeiten zu befürchten. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Brandheider Weg wäre nicht mehr zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger und Radfahrer, die nicht zuletzt wegen der im Brandheider Weg gelegenen KiTa das Verkehrsgeschehen mit prägen. Deren Sicherheit darf keinesfalls zur Disposition gestellt werden. Schließlich würde der KiTa-Betrieb selbst durch die mit dem Schwerlastverkehr verbundenen Immissionen schwerwiegend beeinträchtigt werden. **Bauverkehr im Brandheider Weg ist ausnahmslos auszuschließen.**

Die Hansestadt fordert vor diesem Hintergrund **technische Lösungen**, welche die nach der gegenwärtigen Planung zu erwartenden Beeinträchtigungen vermeiden. In

jedem Fall sind konkrete Schutzmaßnahmen und Vorgaben zur Anfahrt der Baustellen im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen und nicht etwa als Empfehlung in das Belieben des Vorhabenträgers zu stellen.

1.4.3. In den „Vorschlägen für Auflagen in der Planfeststellung“ in Nr. 3.3.4, Unterlage 21.2, werden mehrfach Ausnahmen vorgeschlagen, ohne dass erkennbar wird, unter welchen Voraussetzungen in welcher Hinsicht welche Ausnahmen in Betracht kommen können. Die Voraussetzungen, unter denen eine Ausnahme in Betracht kommt, müssen sehr eng und eindeutig gefasst und im Planfeststellungsbeschluss selbst festgelegt werden. **Eine Ausnahme darf nur in Betracht kommen, wenn sie nach den konkret anzuordnenden Kriterien unabweisbar ist und dies behördlich festgestellt worden ist.**

Ausgeschlossen erscheint bereits jetzt, dem Vorhabenträger im Wege der Ausnahme zuzugestehen, von den Vorgaben der 32. BImSchV abzuweichen und alte Baumaschinen mit entsprechend höheren Schallleistungspegeln einzusetzen. Angesichts der ohnehin schon hohen Belastungen insbesondere in der Bauphase ist es den Betroffenen nicht zuzumuten, zusätzlich dem zu hohen Lärm alter Baumaschinen ausgesetzt zu werden. **Es müssen ausnahmslos „junge“ Baumaschinen eingesetzt werden.** Zudem sollten wegen der Nähe der Wohngebiete zu den Baustellen die Vorgaben der 32. BImSchV in Bezug auf die Gebiete auch dann eingehalten werden müssen, wenn die Arbeiten ausschließlich auf den Straßenverkehrsflächen durchgeführt werden.

1.5. Hansestadt Lüneburg frühzeitig in die Monitoring-, Kommunikations- und Beteiligungsprozesse einbeziehen.

Die Hansestadt Lüneburg begrüßt grundsätzlich die Überlegungen im Kapitel 3.4 des Baulärmgutachtens. Monitoring, Kommunikation und Partizipation – alles zusammen ist bei einem Vorhaben der in Rede stehenden Art und Größe von überragender Bedeutung.

Die Hansestadt Lüneburg muss zwingend in die Monitoring-, Kommunikations- und Beteiligungsprozesse und damit bereits frühzeitig in die Erarbeitung entsprechender Konzepte mit eingebunden werden. Denn sie wird während der gesamten Bauzeit

zwangsläufig Ansprechpartnerin für Vorhabenträger, Behörden und Betroffene sein – eine Funktion, die sie nur bei Einbindung in die o.a. Prozesse von Beginn an erfüllen kann.

Unabhängig davon legt die Hansestadt auch in diesem Zusammenhang großen Wert darauf, dass es sich bei den konzeptionellen Erwägungen des Gutachters nicht nur um Vorschläge handelt. Vielmehr sollte sich der Vorhabenträger selbst ausdrücklich zu Monitoring, Kommunikation und Partizipation bekennen und verbindlich erklären, dass er so, wie im Gutachten beschrieben, verfahren werde. Sollte sich der Vorhabenträger zu diesem Schritt nicht verstehen, müsste der Planfeststellungsbeschluss die notwendigen Anordnungen ganz konkret enthalten.

1.6. Klare Anordnungen zum Schutz vor Baulärm.

Unabdingbar sind konkrete Vorgaben für den Vorhabenträger zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Baulärm. Empfehlungen reichen nicht aus.

1.6.1. Der Zeitpunkt, ab dem Geräuschmessungen durchzuführen sind, ist entsprechend der Beschreibung unter Nr. 3.4.2, Satz 1, vorzugeben. Die Messorte sind zu bezeichnen, ebenfalls die Zumutbarkeitsschwellen. Konkrete Beurteilungspegel sind zu benennen, deren Erreichen oder gar Überschreiten konkrete Pflichten des Vorhabenträgers zum Schutz der Anwohner auslösen. Entsprechende Handlungs- bzw. Unterlassungspflichten sind zu regeln. Anzuordnen ist ferner, dass und nach welchen Kriterien Entschädigungen zu leisten sind, wenn die Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Die Unterlagen erhalten hierzu keine nachvollziehbaren Aussagen.

1.6.2. Der Vorhabenträger muss bereits bei sich abzeichnenden Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwellen verpflichtet sein/werden, lärmmindernde Maßnahmen zu entwickeln und zu ergreifen. Es reicht nicht aus, dass er erst bei unmittelbar drohendem Überschreiten von Gesundheitsschwellenwerten tätig wird, vielmehr muss er schon im Vorfeld dieser Grenze den Lärm mindern.

1.6.3. Dementsprechend sind baubegleitende Schallpegelmessungen im Zuge der Baudurchführung nicht nur zu „empfehlen“ (vgl. Seite 46 oben, Unterlage 21.2), sondern anzuordnen, ebenso die automatische Datenübertragung – auch an die

Hansestadt Lüneburg als zuständige Immissionsschutzbehörde –, so dass Probleme schnellstmöglich erkannt und gelöst werden können.

1.6.4. Nicht plausibel erscheinen die Ausführungen zur Messung des Lärms vor einer „schallharten“ Glasscheibe, die von einem Abzug von 3 dB(A) direkt vor einer schallharten Fläche ausgehen. Zum einen käme ein solcher Abzug von 3 dB(A) nur dann in Betracht, wenn sich die Lärmquelle direkt vor der Glasscheibe befände, die Fassade also der Quelle zugewandt wäre; läge sie seitlich versetzt, müsste der Reflexionsanteil, der in Abzug gebracht werden darf, niedriger ausfallen. Zum anderen besteht die – deshalb – vorrangig in Betracht zu ziehende Möglichkeit, einen Ersatzmessort zu bestimmen (vgl. TA Lärm, Anhang Nr. A 1.3 Maßgeblicher Immissionsort i.V.m. Nr. 6.1 (Messort) der DIN 45645-1, Ausgabe Juli 1996) und Lärmmessungen in Bezug auf einen solchen Ersatzmessort durchzuführen.

1.6.5. Die Gesundheitsschwellenwerte (70/60 dB(A)) müssen uneingeschränkt beachtet werden. Ausnahmefälle sind äußerst eng zu fassen, ihre Unvermeidbarkeit ist zu begründen. Beurteilungspegel von 75 dB(A) am Tag oder 65 dB(A) in der Nacht dürfen auch ausnahmsweise nicht zugelassen werden. Der Verweis auf eine mögliche Entschädigung der Betroffenen darf den Vorhabenträger nicht von der Verpflichtung entbinden, vorrangig lärm mindernde Maßnahmen, und seien sie kostspielig, zu ergreifen.

2. Baustellengenaue Aussagen zu möglichen Bauauswirkungen fehlen.

Konkrete Angaben und Pläne dazu, wann, wo, wie und in welchem Umfang genau Baustellen und Baustraßen eingerichtet werden sollen, fehlen in den Planunterlagen weiterhin. Das Baulärmgutachten behandelt Baulärm eher abstrakt und losgelöst von den konkreten Baustellen. Es ist allein nicht geeignet, die Konflikte, welche in der Bauphase von Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehren ausgehen, transparent und damit lösbar zu machen. Die Konflikte sind indes schon jetzt voraussehbar und damit im Planfeststellungsbeschluss zu bewältigen (vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – 9 A 8/10 –, juris Rn. 109; VGH München, Urt. v. 24.01.2011 – 22 A 09.40045 – betreffend Baulärm).

Um die Planfeststellungsbehörde in die Lage zu versetzen, gezielt Anordnungen zur Konfliktvermeidung und Konfliktlösung zu treffen, hat die Hansestadt Lüneburg in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 30 ff., dargelegt, in welchen Bereichen sie konkret betroffen sein könnte. Die Ausführungen geben wir nachstehend wieder, um der Planfeststellungsbehörde einen konkreten Einblick in die örtlichen Verhältnisse zu geben:

2.1. Baustellenbedingte Auswirkungen im Stadtteil „Moorfeld“:

Der Stadtteil „Moorfeld“, welcher direkt an die künftige Trasse der A 39 grenzt und damit von baubedingten Auswirkungen betroffen sein wird, dient hauptsächlich der Wohnnutzung. Für den westlichen Bereich des Stadtteils „Moorfeld“ setzt der Bebauungsplan Nr. 13 – Neu „Moorfeld-Nord“ – allgemeine, reine und besondere Wohngebiete fest. Der östliche Teil von Moorfeld, der an die Trasse der A 39 grenzt, stellt sich als unbeplanter Innenbereich i.S. von § 34 BauGB dar. Da in diesem Bereich ausschließlich Wohngebäude vorhanden sind, handelt es sich der Art der Nutzung nach um ein reines Wohngebiet (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 3 BauNVO).

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

Die in diesem Zuge bereits jetzt voraussehbaren Bauarbeiten führen unweigerlich insbesondere zu ganz erheblichen und langandauernden Lärmbeeinträchtigungen der Anwohner des Stadtteils „Moorfeld“. **Die Hansestadt Lüneburg fordert daher, den Vorhabenträger zu verpflichten, für die zu erwartenden Baustellen im Bereich „Moorfeld“ konkrete Baulärmprognosegutachten aufzustellen und entsprechend dem Baufortschritt fortzuschreiben. Die Gutachten sind öffentlich bekanntzumachen und insbesondere der Hansestadt vor Baubeginn zur Verfügung zu stellen.** Der Planfeststellungsbeschluss muss zudem konkret sicherstellen, dass von den Bauarbeiten keine unzumutbaren Auswirkungen auf den

Stadtteil „Moorfeld“ ausgehen. Eine durch unzumutbare „Verlärmung“ eintretende nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung der in diesem Bereich gelegenen Wohngebiete während der mehrjährigen Bauzeit und damit eine Gefährdung des dortigen Gebietscharakters muss definitiv ausgeschlossen werden (vgl. zu einem insofern gegebenen gemeindlichen Belang: OVG Münster, Urt. v. 29.09.2011 – 11 D 93/09.AK –, juris).

Zudem befindet sich in dem betroffenen Gebiet die Kindertagesstätte Brandheider Weg, eine kommunale Einrichtung der Stadt Lüneburg. Auch insofern ergibt sich aus den Planfeststellungsunterlagen nicht, wie eine mögliche Betroffenheit dieser kommunalen Einrichtung bewältigt werden soll.

Ferner sind in diesem Gebiet sowie für die Kindertagesstätte Brandheider Weg baubedingte **Staubimmissionen** (durch Abbrucharbeiten etc.), ggf. auch **Erschütterungen**, die zu einer Beeinträchtigung von Gebäuden führen können, zu berücksichtigen und in die Abwägung einzubeziehen. Die Bewältigung dieser Konflikte ist durch Nebenbestimmungen etwa zur Befestigung von Baustraßen, zur Annässung während entsprechender Trockenheit, zur Begrenzung von Geschwindigkeiten und Fahrzeuggewichten etc. sicherzustellen.

2.2. Auswirkungen durch Baustellenverkehr im Bereich Moorfeld, insb. Zugänge Brandheider Weg und Hölderlinstraße:

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

Die Wohngebiete im Stadtteil „Moorfeld“ werden ausschließlich über die Erbstorfer Landstraße erschlossen. Die westlich der künftigen Trasse der A 39 gelegenen Wohngebiete werden ausgehend von der Erbstorfer Landstraße über den Moorweg, die Hermann-Löns-Straße und den Brandheider Weg erschlossen. Östlich der

künftigen Trasse der A 39 werden die Wohngebiete ausgehend von der Erbstorfer Landstraße über die Hölderlinstraße erschlossen.

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

Im Einzelnen ist zu erwarten, dass

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

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

1. die Inanspruchnahme auf begründete Ausnahmefälle beschränkt bleibt und sodann auf ein Minimum reduziert wird (aber: **keine Ausnahme für Baustellenverkehr im Brandheider Weg**),
2. die Säuberung und – für den Fall der Schädigung – die Instandsetzung der o.g. Straßen auf Veranlassung und auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland erfolgen,
3. die durch den Baustellenverkehr verursachten Immissionen (z.B. Staub, Lärm, Erschütterungen) und die Inanspruchnahme der o.g. in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Straßen auf ein zumutbares Maß beschränkt werden (z.B. Annässung, zahlenmäßige und/oder gewichtsmäßige Beschränkung der Baustellenverkehrsbewegungen).

2.3. Betroffenheit der Kleingartenkolonie Moorfeld durch Baustellenverkehr

Über die in den zuvor genannten Punkten hinaus dargestellten Betroffenheiten bittet die Hansestadt Lüneburg, auch die im Zusammenhang mit der Kleingartenkolonie Moorfeld hervorgerufenen Beeinträchtigungen hinreichend zu berücksichtigen. Diese Kleingartenkolonie reicht im Norden bis an die künftige Trasse der A 39 heran. Die Kleingartenanlage ist im Bebauungsplan Nr. 63 „Laubengrößen in Dauerkleingärten“ vom 15. April 1988 als Kleingartenanlage „Moorfeld“ aufgeführt und wird teilweise ebenfalls über den Brandheider Weg erschlossen, so dass auf die unter Ziffer 2 genannten Gesichtspunkte verwiesen werden darf.

XIII. Gleichwertiger Ersatz für bestehende Lärmschutzanlagen notwendig.

Den ausgelegten Planunterlagen ist zu entnehmen, dass nach wie vor verschiedene bestehende und planfestgestellte Lärmschutzanlagen im Gebiet der Hansestadt Lüneburg zurückgebaut werden sollen. Der Rückbau dieser Anlagen ist für die Hansestadt Lüneburg nicht akzeptabel. Die Hansestadt erhält ihre diesbezüglichen Einwendungen aufrecht (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 34 ff.).

1. Lärmschutzanlage nördlich des Gewerbegebiets Goseburg

Gemäß Nr. 37 wird von Bau-km 1+270 bis 1+530 eine vorhandene, 4 m hohe Lärmschutzwand durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 7,5 m über Gelände ersetzt. Die vorhandene Lärmschutzanlage, bestehend aus einem Wall, beginnend bei Bau-km 1+060, und einer Wand, endend bei Bau-km 1+840, wird, soweit sie nicht durch die neue Lärmschutzwand ersetzt wird, beseitigt.

Die Hansestadt fordert den Beibehalt des jetzt vorhandenen Walles und der jetzt vorhandenen Wand westlich und östlich der neuen LSW – aus folgenden Gründen:

Das geplante Schallschutzbauwerk ist 520 m kürzer als das jetzt vorhandene. Das vorhandene Schallschutzbauwerk ist mit seiner Höhe von max. 4 m zwar deutlich niedriger als das geplante, bietet durch die Längenausdehnung Lärmschutz, insbesondere für das Gewerbegebiet, da es sich in unmittelbarer Nähe zur Lärmquelle (Autobahn) befindet. Da in diesem Abschnitt der Autobahn keine weiteren Schallschutzmaßnahmen wie z.B. OPA für die Fahrbahn geplant sind, der Verkehr steigt, die Verkehre – hier wie im Übrigen Bereich der A 39 im PA 1 auch – dichter an die Baugebiete heranrücken und sich der aktive Schallschutz verkürzt, verschlechtert sich die Situation im gesamten Gebiet gegenüber der heutigen Situation erheblich.

Durch den Wegfall des Walls westlich der Wand ergibt sich eine Lücke, die den Schall auf die großflächigen Gebäude „Bei der Pferdehütte 5, 7a/b“ treffen lässt; der Schall wird von diesen Gebäuden reflektiert werden, so dass sich die Immissionen bei den Wohngebäuden im Mischgebiet durch diese Reflektionen erhöhen.

Hinzu kommt, dass trotz der vorgesehenen Lärmschutzwand ein „Schutzanspruch dem Grunde nach“ an den Gebäuden „Bei der Pferdehütte 13 und 15“ bestehen bleibt, da die nächtlichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Um einer „Verlärmung“ wesentlicher Teile des Gebiets, welche die Hansestadt nicht hinnehmen muss, zu begegnen, **müssen die westlich und östlich der geplanten Lärmschutzwand vorhandenen Lärmschutzanlagen beibehalten werden.**

Ggf. ist zu klären, ob mit anderen Maßnahmen, etwa der Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) in diesem Streckenabschnitt, die Lärmbelastung weiter reduziert werden kann. Ansprüche auf passiven Lärmschutz an den Immissionsorten 9 und 10 könnten – entsprechend dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes – so u.U. entfallen.

2. Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld

2.1. Aus den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen wurde nicht deutlich, ob der Lärmschutzwall nördlich Lüne-Moorfeld ersatzlos zurückgebaut werden sollte. Ein ersatzloser Rückbau des Lärmschutzwalls war – und ist – im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11) nicht aufgeführt. In der Unterlage 17.1.1, S. 27 ist vermerkt, dass im Bereich Moorfeld westl. A 39 vom Bau-km 3+740 bis Bau-km 4+286,25 eine Kombination aus Wall/Gabionen+Wall /Wand errichtet werden soll.

Vorsorglich bittet die Hansestadt den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde um Klarstellung. Sollte eine Lärmschutzanlage nördlich Moorfeld nicht mehr vorgesehen sein, bliebe es bei der Forderung, im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen, dass **der vorhandene Lärmschutzwall in Anpassung an die neue Fahrbahn von Bau-km 4+180 bis zur Eisenbahnüberführung mindestens in der heute vorhandenen Höhe oder durch eine Lärmschutzwand in Verlängerung des Bauwerks Nr. 133 ersetzt wird** (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 36 f.).

2.2. Unabhängig davon spricht sich die Hansestadt Lüneburg dagegen aus, vorhandene Lärmschutzanlagen wegen der schallmindernden Wirkung des geplanten Einbaus von offenporigem Asphalt zu beseitigen oder in ihrer Höhe zu reduzieren. Hinweise darauf, dass genau das geplant ist, ergeben sich indes aus der Unterlage 17.1.1 auf S. 34. Dort ist nachzulesen, dass „der Einbau von offenporigem Asphalt mit dem Korrekturwert D_{Stro} von -5 dB(A) ... für den Bereich von Bau-km 2+345 bis 4+280 und von 4+680 bis 6+900 auf den durchgehenden Fahrbahnen vorgesehen“ ist und „in den Abschnitten, in denen sich die oben angegebenen Wohngebiete befinden, ... die Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände auf

verträgliche Gesamthöhen reduziert werden“ können. „Zum Schutz der Wohngebiete in Adendorf“ könnten sogar „die sonst erforderlichen Lärmschutzwälle entfallen“.

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist der Ansatz, Lärmschutz alleine durch den Einbau von offenporigem Asphalt zu gewährleisten, unzureichend. Es liegt in der Verantwortung des Trägers der Planungshoheit, die in seinem Zuständigkeitsbereich betroffenen Wohngebiete vor einer „Verlärmung“ zu bewahren. Der auf der bisherigen Erkenntnisgrundlage in den Unterlagen vorgesehene alleinige Einbau von offenporigem Asphalt kann diesen Schutz nicht – dauerhaft – sicherstellen. Erst die Kombination aus der Beibehaltung eines Lärmschutzwalls und des Einbaus von offenporigem Asphalt erreicht ein Schutzniveau, das auch in Zukunft in der Lage ist, wirksam die Lärmbelastung in den betroffenen Wohngebieten soweit zu reduzieren, das weiterhin gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse bestehen.

Es ist bereits fraglich, dass der Einsatz von offenporigem Asphalt über die Nutzungsdauer betrachtet gleichbleibend in der Lage ist, den hier zugrunde gelegten Korrekturwert von -5 dB(A) zu erfüllen. Das Risiko, dass sich Reifenabrieb, Sande Stäube etc. in die Poren setzen und ihre lärmreduzierende Wirkung verringern, ist auf stark befahrenden Autobahnstrecken in innerstädtischen Bereichen mit einer hohen Hintergrundbelastung an Feinstäuben etc. mutmaßlich eher höher als auf freien Strecken. Zumindest müsste dem Vorhabenträger aufgegeben werden, **nach Ablauf von höchstens 5 Jahren den Nachweis zu führen, dass der vorgenannte Korrekturwert weiterhin und mindestens noch für den Zeitraum bis zu einer Erneuerung des OPA-Belags erreicht wird. Lärmschutzlücken müssen auch in zeitlicher Hinsicht ausgeschlossen sein. Eine Kombination aus dem Einbau von offenporigem Asphalt und (mindestens) dem Erhalt von vorhandenen Lärmschutzanlagen kann – dem Vorsorgeprinzip gemäß – entsprechende Risiken minimieren.**

Dies gilt umso mehr angesichts der Mängel der Verkehrsuntersuchung und der auf ihren Annahmen fußenden Gutachten (s.o.). Die Hansestadt Lüneburg fordert daher, zum Schutz der Wohngebiete in dem angesprochenen Bereich neben dem Einsatz von offenporigem Asphalt vorhandene Lärmschutzanlagen beizubehalten bzw. zu

verbessern, um einen bei der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ausreichenden Lärmschutz dauerhaft und lückenlos sicherzustellen.

3. Lärmschutzwälle zwischen Bleckeder Landstraße und Dahlenburger Landstraße (B 216)

Die Einwendung (vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 37) wird aufrecht erhalten, soweit ihr nicht abgeholfen wird.

Die Planunterlagen gehen, soweit ersichtlich, auf die Lärmschutzwälle in dem genannten Bereich westlich und östlich der zukünftigen A 39 nicht ausdrücklich ein. Ein Rückbau ist in der Unterlage 11 nicht ausdrücklich erwähnt. Vorsorglich bittet die Hansestadt den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde um Klarstellung.

Sollten die Lärmschutzwälle nicht mehr vorgesehen sein, bliebe es bei der bisherigen Forderung. Wie im Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1981 festgehalten, bietet der westliche Lärmschutzwall einen zusätzlichen Schallschutz für das Wohngebiet „Neu Hagen“. Der östliche Lärmschutzwall schützt die nach Osten anschließenden Nutzungsbereiche. **Nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg ist der ersatzlose Wegfall von bestehenden und bereits planfestgestellten Lärmimmissionsschutzanlagen generell und auch im konkreten Fall nicht akzeptabel.**

Auf die zusätzliche Schutzfunktion insbesondere des östlichen Walles im Zusammenhang mit dem in diesem Bereich vorhandenen Sonderlandeplatz und dem hieraus resultierenden Flugverkehr wurde in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 37, bereits hingewiesen.

Hinweis: Der Lärmschutzwall an der B 4 nördlich der Dahlenburger Landstraße und westlich der B 4 wurde nach Kenntnis von Anwohnern seinerzeit in einem Bereich errichtet, in dem sich im 2. Weltkrieg Luftschutzbunker etc. befanden. Reste davon können im Bereich des Walles und unmittelbar westlich angrenzend weiterhin vorhanden sein.

XIV. Weitere Forderungen zum Immissionsschutz.

Die Hansestadt Lüneburg hat in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012 in ihrer Funktion als Trägerin öffentlicher Belange auf weitere Belange des Immissionsschutzes hingewiesen und Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde zur Beachtung ihrer Hinweise und Forderungen aufgefordert. Da Belange des Immissionsschutzes in unterschiedlichster Hinsicht immer auch kommunale Belange berühren und daher für die Hansestadt Lüneburg insoweit grundsätzlich wehrfähig sind, sei es als Trägerin der Planungshoheit, die ihre Baugebiete vor großflächiger Verlärmung schützen möchte, sei es als Trägerin der Finanzhoheit, die fremdbestimmte Mittelbindungen vermeiden möchte, sei es als Trägerin des gemeindlichen Selbstgestaltungsrechts, die Maßnahmen abwehren möchte, die das Ortsbild der Gemeinde entscheidend negativ prägen (vgl. OVG Koblenz, Beschl. v. 11.06.2010 – 8 B 10618/10 –, juris Rn. 4 m.w.N.) oder als Trägerin kommunaler Einrichtungen wie Kitas, Schulen und Straßen oder als Eigentümerin von Grundstücken, Gebäuden etc., macht sie die auf den Immissionsschutz bezogenen Ausführungen in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012 hiermit zum Gegenstand ihrer Einwendungen, soweit sie nicht bereits vorstehend vorgetragen worden sind.

1. Verwendete Eingangsparameter sind nicht nachvollziehbar.

Es ist nach wie vor nicht eindeutig erkennbar, ob der Schwerverkehrsanteil SV > 3,5 t oder der nach der 16. BImSchV i.V.m. RLS-90 maßgebliche Lkw-Anteil p > 2,8 t für die schalltechnischen Berechnungen verwendet wurde, ob also 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.

Die Hansestadt Lüneburg macht sich insoweit die nachstehend wiedergegebene Einschätzung der LAIRM Consult GmbH vom 17. Oktober 2017 zu eigen:

„Verwendete Eingangsparameter sind im Sinne der zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben auch in den erneut ausgelegten Unterlagen nicht nachvollziehbar.

Betrachtet man den Anhang 2, Kapitel 3 zum Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung sowie die Anlage 1 Abbildung 4 des Anhangs 2 der Verkehrsuntersuchung, so ist im Zusammenhang mit den aufbereiteten schalltechnischen Parametern (Schlussbericht, Anlage 2) in Bezug auf den Lkw-Anteil > 2,8 t weiterhin eine Diskrepanz festzustellen. Zwar ist weiterhin erkennbar, dass die absoluten Verkehrszahlen in den oben genannten Anlagen annähernd identisch sind. Jedoch werden die Verkehrszahlen im Anhang 2 ff. als „Schwerverkehr > 3,5 t“ und im Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung Kapitel 8.5 Anlagen 2 als „Lkw-Anteile > 2,8 t“ bezeichnet. Diese Abweichung ist auch mit der überarbeiteten Unterlage nicht bereinigt.

Wie bereits vorhergehend angemerkt, ist die Höhe der Lärmbelastung insbesondere bei Autobahnabschnitten vom berücksichtigten Lkw-Anteil abhängig. Wir bitten daher erneut und wiederholt im Rahmen des TÖB-Beteiligungsverfahrens um eine entsprechende Klarstellung.

Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sowie auch der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV ist der maßgebende Lkw-Anteil mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 2,8 t zu beachten.“

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

Die Einwendung wird aufrechterhalten (vgl. Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 31 f.), soweit es um die Darstellung der Lichtsignalanlagen geht. Eine solche Darstellung fehlt nach diesseitigem Verständnis weiterhin. Sollten die Lichtsignalanlagen doch berücksichtigt worden sein, wäre dies jedenfalls nicht hinreichend transparent geschehen.

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

Auf die Ausführungen in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 33 ff.) wird Bezug genommen.

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, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 72/07 –, juris Rn. 63). Vorrangiger Vollschutz meint immer „aktiven“ Vollschutz. Eine Gesamtbetrachtung der Planfeststellungsunterlagen führt jedoch zu dem Schluss, dass ein solcher Vollschutz nicht durchgehalten wird. Dies ergibt sich aus den Ansätzen für passiven Schallschutz in der Unterlage 17.1.2.

An verschiedenen Stellen in der Unterlage 17.1.1 (z.B. S. 20 ff.) wird deutlich, dass „städtebauliche Gründe“ bzw. das „Stadtbild“ angeführt werden, um ein Abrücken vom Grundsatz des Vollschatzes zu begründen. Für die im Wege der Abwägung vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG, welche allein den Vorrang aktiven Lärmschutzes (Vollschatz) 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. Zu diesen anderen Belangen gehören u.a. auch die Belange der Stadtbildpflege und der Gestaltung des Ortsbildes (vgl. nur BVerwG, Urt. v. 10.04.2010 – 9 A 43/08 –, juris Rn 37).

Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich die Frage der Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz nach den Umständen des Einzelfalles beantwortet (BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 72/07 –, juris Rn. 64). Die pauschale Berufung auf „städtebauliche Gründe“ ist demnach nicht geeignet, einen Verzicht auf Vollschatz 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, Beschl. v. 11.06.2010 – 8 B 10618/10 –, juris). Diese

Abstimmung kann 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 von Lärmschutzwänden, soweit eine hochwertige Gestaltung mit angemessener Begrünung und der Einsatz von transparenten Elementen im oberen Bereich erfolgt. Diesem Themenkomplex müssen Vorhabenträger, Planfeststellungsbehörde und Hansestadt noch einmal gemeinsam nachgehen. Solange dies nicht geschehen ist, kann die Abwägung nicht fehlerfrei gelingen.

Dies gilt etwa für den Bereich der Erbstorfer Landstraße. Auf S. 25 der Unterlage 17.1.1 wird ausgeführt, dass ein Vollschutz gewährleistet wäre bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand von 4,0 m auf 7,0 m. Die Wandhöhe von 4,0 m habe sich als Vorzugsvariante ergeben; verwiesen wird auf die Unterlage 17.1.3, S. 6. Dort findet sich schlicht eine Tabelle mit Zahlen und diversen Spalten, die ohne Erläuterungen nicht verständlich und im Übrigen nicht geeignet ist, die Umstände des Einzelfalles abzubilden, anhand derer allein eine Antwort auf die Frage nach der Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz beantwortet werden kann (BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 72/07 –, juris Rn. 64). Unabhängig davon erschließt es sich nicht, warum es unverhältnismäßig sein soll, für einen Vollschutz rd. 16.000,00 €/Schutzfall auszugeben, wenn die Kosten der Vorzugsvariante immer noch bei rd. 9.700,00 €/Schutzfall liegen.

Entsprechend verhält es sich mit dem Vollschutz in anderen Bereichen. Beispielsweise lägen im Bereich Goseburg „In der Marsch“ die Kosten für den Vollschutz z.B. bei rd. 43.500,00 €/Schutzfall; Alternativen kosteten zwischen 36.000,00 € und 41.500,00 €/Schutzfall. Es wird behauptet, diese Kosten stünden „in allen Fällen „außer Verhältnis“ nach § 41 (2) BImSchG“. Warum dies so ist, wenn doch die Umstände des Einzelfalles maßgeblich in den Blick zu nehmen sind,

erschließt sich hier wie für die anderen Bereiche, in denen kein Vollschutz erreicht wird, nicht.

4. Lärmschutzmaßnahmen entlang der Erbstorfer Landstraße.

4.1. Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand ab Hölderlinstraße nach Osten.

Die Hansestadt hält an ihrer Forderung fest, zum Schutz der östlich der (künftigen) A 39 vorhandenen Wohnbebauung im Süden Moorfelds vor schädlichen Umwelteinwirkungen die in diesem Bereich vorhandene Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße in ihrer bestehenden Gesamtlänge auf 4,0 Meter zu erhöhen.

4.2. Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand am Brandheider Weg.

Der Forderung, die Lärmschutzwand vom Hölderlinweg bis zur Einmündung des Brandheider Weges in einer Höhe von 4 m auszubilden, wird weiterhin nicht entsprochen. Die Hansestadt Lüneburg erhält ihre Forderung daher aufrecht. Die reinen Wohngebiete, die westlich und östlich unmittelbar an die A 39 angrenzen, müssen optimal gegen unzumutbaren Lärm geschützt werden.

4.3. Deckschicht aus lärmarmem Belag.

Die Hansestadt Lüneburg fordert im Bereich der Erbstorfer Landstraße einen Vollausbau nach Abschluss der Bauarbeiten- und in diesem Zusammenhang den Einbau einer Deckschicht mit lärmminderndem Belag nach dem Stand der Technik.

4.4. Optische Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße.

Die gemeindlichen Belange der Ortsbildgestaltung bzw. der Stadtbildpflege sind abwägungsfehlerfrei auch bei der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Hierfür ist es erforderlich, auch die Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße im Sinne der Herstellung des Benehmens mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen (vgl. hierzu OVG Koblenz, Beschl. v. 11.06.2010 – 8 B 10618/10 –, juris). Es 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.

Zur Verhinderung einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Ortsbildes ist eine Begrünung der Lärmschutzwand erforderlich, da es sich hierbei um das einzig wirksame Mittel zur Verhinderung von üblicherweise an Lärmschutzwänden vorgenommenen Schmierereien handelt.

5. Überplanung der Mündungen des Lärmschutztunnelbauwerks.

5.1. Maßnahmen gegen Knall-Effekt erforderlich.

An Tunnelein- bzw. -ausfahrten können durch bestimmte Parameter des Bauwerkes und der den Tunnel durchfahrenden 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 finden sich außer einer Eintragung in der Tabelle 4-35 der Unterlage 1, S. 148 unter Nr. 5: „Hochabsorbierende Flächen in den Eingangsbereichen des Tunnels“ keine dezidierten Ausführungen dazu, ob und wie die Lärmbelastungen, die im Bereich von Tunnelöffnungen aufgrund der Besonderheiten des Bauwerks auftreten, bei der Abwägung des aktiven Lärmschutzes im Bereich der geplanten Tunnelportale berücksichtigt werden.

Die in den Unterlagen aus dem Jahr 2013 zu findende Erwägung, im städtischen Bereich sei ohnehin ein gewisser Grundgeräuschpegel vorhanden, so dass der Knall-Effekt nicht auftrete, überzeugt nicht. Zum einen beeinflusst ein Geräuschpegel nicht den Effekt als solchen, allenfalls wirkt sich ein Geräuschpegel auf die Wahrnehmbarkeit des Effekts auf. Zum anderen ist der Grundgeräuschpegel zur Nachtzeit im fraglichen Bereich nicht so ausgeprägt, dass er den Effekt überspielen

könnte. Gerade zur Nachtzeit wird sich der Effekt besonders belästigend bemerkbar machen.

5.2. Verlängerung des Tunnels nach Norden.

Um die Wohnbevölkerung vor den erheblichen Beeinträchtigungen durch den Tunnelknall-Effekt auf Dauer wirksam zu schützen, hält die Hansestadt es für geboten, die Tunnelanlage so weit nach Norden zu verlängern, dass die Tunnelöffnung nicht mehr – wie bisher – innerhalb des Wohngebiets liegt.

5.3. Tunnelmündungen mit OPA und speziellen Portalen versehen.

Die Tunnelmündungen sind zusätzlich durch spezielle, dem Lärmschutz dienende Portale zu ergänzen. Ebenfalls aus Lärmschutzgründen ist offenporiger Asphalt (OPA) bis in den Tunnel hinein zu verbauen. Die Oberflächen der Tunnelwände sind schallabsorbierend zu gestalten.

5.4. Behelfsbrücke als südliches Tunnelportal ausbilden.

Im Süden des Tunnels ist die für die Baumaßnahme geplante, temporäre Behelfsbrücke derart konstruktiv herzustellen, dass sie nach Abschluss der Baumaßnahme als Tunnelportal zur Reduzierung des Tunnelknall-Effekts erhalten bleiben kann (siehe das Beispiel in der Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 40).

6. Weitere Lärmschutzmaßnahmen.

6.1. Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h (Pkw) bzw. 60 km/h (Lkw) in Höhe der Wohngebiete.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG dürfen dann, wenn ein mit dem Betrieb der Anlagen verbundener Lärmkonflikt durch die in § 41 Abs. 1 BImSchG vorausgesetzte Gestaltung der planfestzustellenden Anlagen (hier namentlich durch Lärmschutzwände) nicht sachgerecht gelöst werden kann, zu diesem Zweck – also aus Anlass der Planfeststellung – auch betriebsregelnde Anordnungen verfügt werden (so schon BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 – 7 A 28.12 –, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 55 für interimistische Konfliktlagen). Das entspricht insbesondere bei den in § 41 Abs. 1

BlmSchG genannten öffentlichen Straßen einer gängigen und rechtlich anerkannten Praxis (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15 –, NVwZ 2016, 1710 Rn. 86 f. zur Festlegung einer höchstzulässigen Geschwindigkeit sowie Beschl. v. 07.07.2000 – 4 B 94.99 –, juris zur Beampelung). Danach darf in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss je nach den Umständen des Einzelfalls auch über die Ausstattung mit straßennotwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entschieden werden. Die Zuständigkeitsgrenzen zwischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden werden im Planfeststellungsverfahren durch die in § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2 VwVfG vorgesehene Konzentrationswirkung überbrückt (BVerwG, Beschl. v. 07.07.2000 – 4 B 94.99 –, juris Rn. 17).

Nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg liegen die Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h (Pkw) bzw. 60 km/h (Lkw) im innerstädtischen Bereich außerhalb des Lärmschutztunnels vor. In verschiedenen Bereichen wird der sog. Vollschutz vor Lärmimmissionen nicht erreicht. Als Argument wird auf die Unverhältnismäßigkeit der Kosten für einen Vollschutz verwiesen, und auf die zugeteilten Ansprüche auf passiven Schallschutz. Indes wird schon dem Wert der ebenfalls schutzwürdigen Außenwohnbereiche für die Wohnqualität gerade in WR-Gebieten und der grundlegenden – gleichsam konstitutiven – Bedeutung ruhiger Wohnverhältnisse für WR-Gebiete im Rahmen des Systems des § 41 Abs. 1 BImSchG nicht ansatzweise adäquat Rechnung getragen. Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG, der ein Nebeneinander nicht verträglicher Nutzungen weitmöglichst vermeiden will, wird hier praktisch ausgehöhlt. Der mit der Führung einer 6-streifigen Autobahn durch WR-Gebiete prima facie verbundene größtmögliche Konflikt kann durch die vorgesehene Kombination von aktivem und passivem Schallschutz nur ungenügend gelöst werden – zumal dieses Instrumentarium ohnehin nur auf einen Teil der nachteilig berührten Belange reagiert.

Zum Schutz ihrer Bauleitplanung wie zum Schutz ihrer Anwohner fordert die Hansestadt Lüneburg daher die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unterhalb der vorgesehenen Geschwindigkeiten von 100 km/h bzw. 80 km/h im Tunnelbauwerk im übrigen Stadtgebiet, soweit dort Wohngebiete angrenzen.

6.2. Gesamtlärmbetrachtung im Bereich Bleckeder Landstraße/Bunsenstraße erforderlich.

In der Lärmuntersuchung Unterlage 17.1 wurden die Veränderungen des Verkehrslärms bezogen auf den Prognosehorizont 2030 auf den bestehenden Autobahnabschnitten aufgezeigt. In diesen Abschnitten wurden Isophonenkarten gerechnet, die unter Berücksichtigung des absoluten Beurteilungspegels in Verbindung mit der emissionsseitigen Veränderung eine Einschätzung hinsichtlich der Auswirkungen in den Bestandsstrecken ermöglichen. Hierbei wurden die Isophonenbänder tags 70/64 dB(A) und nachts 60/54 dB(A) ermittelt.

Im Bereich der Bleckeder Landstraße werden aus dem Blatt 16 der Unterlage 17.1.4.3.2 nachts die 54 dB(A) an der vorhandenen Wohnbebauung südlich und nördlich der Bleckeder Landstraße erreicht bzw. überschritten. Aus Seite 71 der Tabelle 1 der Unterlage 17.2.1 ergeben sich für diese Immissionsorte aus dem Neubau keine Ansprüche dem Grunde nach, da der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) gerade eingehalten wird. In Kombination beider Maßnahmen ist aber ersichtlich, dass der Immissionsgrenzwert nicht eingehalten werden kann. Die Trennung der Betrachtung von Neubauabschnitt und Veränderung im Bestand führt daher zu einem falschen Bild von der Lärmbetroffenheit der angesprochen Gebäude Bleckeder Landstraße 98 bis 120 und den daneben liegenden Kasernengebäuden.

Um die Lärmbetroffenheit richtig einschätzen zu können, bedarf es daher einer Gesamtlärmbetrachtung. Ob nur im angesprochenen Bereich oder auch an anderen Stellen, obliegt der Prüfung des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde.

6.3. Kein Baustellenverkehr im Fuchsweg.

Der Fuchsweg führt nicht nur unmittelbar an Wohngebäuden entlang. Er wird als Fuß- und Radweg stark frequentiert, insbesondere dient er als **Schulweg**. Baustellenverkehr würde neben erheblichen Lärmbeeinträchtigungen auf den Wohngrundstücken unweigerlich zu erheblichen Gefährdungen der Wegnutzer führen. Der Fuchsweg ist daher für Bauverkehre grundsätzlich zu schließen.

7. Luftschadstoffgutachten ist überarbeitungsbedürftig.

7.1. Emissionskatalog nicht mehr aktuell.

Der Emissionskatalog beruht auf Annahmen zu den Emissionen der aktuellen Fahrzeugflotte. Hierbei werden sowohl die Herstellerangaben als auch die Ergebnisse direkter Messungen an Straßen und realistischer Testfahrtenmessungen berücksichtigt. In der vorgelegten Luftschadstoffuntersuchung wurde der zu dem damaligen Zeitpunkt (November 2016) aktuelle Emissionskatalog verwendet. Inzwischen wurde der Emissionskatalog auf Grund des Dieselskandals erneut überarbeitet. Die derzeitige aktuelle Fassung ist das „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.3, Umweltbundesamt (UBA) Berlin, BUWAL Bern, UBA Wien, erstellt durch INFRAS AG Bern, 24. April 2017“. Der Emissionskatalog ist an den aktuellen Stand, der im Handbuch mit Stand 24. April 2017 festgehalten ist, anzupassen.

7.2. Verkehrsdaten überprüfen.

Das Luftschadstoffgutachten beruht auf der Verkehrsuntersuchung, Unterlage 21.1. Die Annahmen zum Lkw-Anteil beruhen allem Anschein nach auf dem Schwerverkehrsanteil SV, >3,5t und nicht auf dem gemäß RLS-90 zu verwendenden Ansatz von $p > 2,8$ t. Bei einer Berücksichtigung des Lkw-Anteils $> 2,8$ t wäre eine größere Veränderung im Sinne einer deutlichen Erhöhung des Lkw-Anteils zu erwarten gewesen. **Dieser Mangel der Verkehrsuntersuchung schlägt auf das Luftschadstoffgutachten durch. Beide Gutachten müssen überarbeitet werden.**

7.3. Winddaten überprüfen.

Es wurden die Winddaten der Station Faßberg verwendet (vgl. Unterlage 17.2, S. 13). Der DWD hat in einem wenige Jahre alten Gutachten betreffend eine Ortschaft wenige Kilometer nordwestlich von Lüneburg (Rottorf) die Anwendung der Daten der Station Faßberg aus 1980 bis 1991 befürwortet, aber zugleich darauf hingewiesen, dass die Windrichtungsverteilung in Rottorf am ehesten derjenigen an den Standorten Boizenburg und Hamburg entspreche (= nordwestliche Winde bei Westnordwest als Hauptwindrichtung); lediglich im Hinblick auf die Windgeschwindigkeiten liege der Standort Faßberg näher bei den in Rottorf beobachteten

Windgeschwindigkeiten. Vorliegend dürfte der Windrichtung die größere Bedeutung zukommen, so dass jedenfalls die Wahl der Daten der Station Faßberg anzuzweifeln ist. Zudem gibt es über Jahre hinweg lückenlose Daten für Lüneburg. Sie wurden bislang vom Vorhabenträger nicht angefordert, können ihm indes zur Verfügung gestellt werden.

Der DWD verwendet offenbar weiterhin die Zeitreihe Faßberg von 1980 bis 1991. Angesichts des auch vor Ort zu beobachtenden Wetter- und Klimawandels spricht prima facie nichts dafür, 2017 noch auf Daten aus Zeitreihen zurückzugreifen, die zum Teil 30 und mehr Jahre alt sind.

7.4. Rauigkeiten überprüfen.

Auf S. 16 des Luftschadstoffgutachtens wird angegeben, es seien Rauigkeiten in der Umgebung des Untersuchungsgebietes herangezogen worden. Was dies genau bedeutet, wird nicht dargelegt. Wegen der besonderen Bedeutung des Kriteriums Rauigkeit für die Ausbreitung von Luftschadstoffen wären konkrete Angaben erforderlich gewesen. In der gegenwärtigen Fassung ist das Gutachten nicht prüffähig.

Die Rauigkeit ist vorliegend von besonderer Bedeutung angesichts der westlichen Hauptwindrichtung und dem Verlauf wesentlicher Abschnitte der A 39 in Nord-Süd-Richtung. Aufgrund der städtischen Bebauung im westlichen Anströmbereich wird mit einer hohen Rauigkeit zu rechnen sein, was regelmäßig zu einer höheren Konzentration von Stoffen im Nahbereich der Emissionsquelle führt.

7.5. Schadstoffkonzentration im Bereich der Tunnelmündungen unterschätzt?

Einen weiteren „stauenden“ oder konzentrierenden Effekt kann die Lage der A 39 im Einschnitt, gebildet aus Bebauung – LSW – Fahrbahn – LSW – Bebauung führen. Die Luftströmungen können sich wie ein „Deckel“ über diesen Einschnitt legen und insbesondere im Bereich der Tunnelmündungen zu erhöhten Schadstoffkonzentrationen führen. Ob und mit welchen Ansätzen diese Effekte betrachtet wurden, lässt sich den Ausführungen im Gutachten nicht nachvollziehbar entnehmen.

7.6. Pilotprojekt E-Highway im Stadtgebiet Lüneburg!

Das Land Hessen und die Firma Siemens testen derzeit auf einer Versuchsstrecke auf der A 5 den Einsatz von „E-Lkw“ auf „E-Highways“, d.h. die Nutzung von elektrifizierten Autobahnen mit Lkw, die mit Stromabnehmern ausgestattet sind. Der Einsatz von E-Lkw bietet sich insbesondere für städtische Verdichtungsräume u.a. wegen der damit verbundenen erheblichen Verringerung der lokalen Luftverschmutzung an. Der Bau der A 39 mitten durch reine Wohngebiete im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg bietet sich für ein Pilotprojekt „E-Highway“ in Niedersachsen geradezu an. Die Hansestadt Lüneburg fordert und unterstützt ein solches Pilotprojekt „E-Highway“ im Stadtgebiet Lüneburg zum Schutz insbesondere der Wohnbevölkerung ausdrücklich.

8. Erschütterungen nicht geregelt; Beweissicherung anordnen.

Nicht gesondert thematisiert werden baubedingte Erschütterungen. Dies mag daran liegen, dass nicht klar ausgeführt wird, wo welche Arbeiten genau ausgeführt werden sollen. Gleichwohl ist schon aufgrund der Vielzahl an Lärmschutzeinrichtungen, die mit schwerem Gerät (z.B. Bohrgeräte, Lkw) beseitigt, geändert und/oder neu errichtet werden müssen, mit Erschütterungen zu rechnen. Erschütterungen/Schwingungen werden je nach Beschaffenheit des Untergrundes mehr oder weniger weit getragen. Lehmige Bodenschichten z.B. tragen Schwingen weit. Sie können andere Körper wie z.B. Gebäude in Schwingungen versetzen und sie dadurch gravierend beschädigen. Die Baugrunduntersuchung aus dem Jahr 2009 bildet die nun vorgesehene Verbreiterung der Trasse der A 39 mutmaßlich nicht ab. Insoweit muss nachgearbeitet werden, damit bekannt ist, wo sich erschütterungs-/schwingungssensible Böden befinden. Entsprechendes gilt für den Bereich der Baustraßen und insbesondere für die Straßen in den Baugebieten, die überwiegend auf Schwerlastverkehr nicht eingerichtet sind. Sämtliche sensiblen Bereiche müssen vor Beginn der Bauarbeiten bekannt sein.

Im Planfeststellungsbeschluss müssen gegen den Vorhabenträger **Beweissicherungspflichten hinsichtlich sämtlicher städtischer Einrichtungen, aber auch**

hinsichtlich aller nicht von vornherein als risikofrei zu erkennender privater Gebäude der Anwohner angeordnet werden; es ist zu konkretisieren, wie die Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen, zu dokumentieren und die Ergebnisse allen möglicherweise Betroffenen zur Verfügung zu stellen sind.

9. Immissionsschutzgarantie zum Schutz der Bürger Lüneburgs erforderlich.

Im Planfeststellungsbeschluss ist sicherzustellen, dass die erforderlichen Maßnahmen zum Immissionsschutz, insbesondere aber die Lärmschutzmaßnahmen dauerhaft geeignet sind, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden. Für den Fall, dass die angeordneten Maßnahmen insbesondere des Schallschutzes nicht ausreichen sollten, ist der Vorhabenträger zu verpflichten, durch zusätzliche Maßnahmen, ggf. auch im Wege eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens, die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sicherzustellen (zur Möglichkeit einer solchen Nebenbestimmung „Lärmschutzgarantie“ vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20/08 –, 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, Urt. v. 18.02.2009 – 7 KS 75/06 –, juris Rn. 149).

10. Weitere städtebauliche und gestalterische Maßnahmen, Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg.

10.1. Gestaltung der Lärmschutzanlagen.

Die Gestaltung der Lärmschutzanlagen ist im Sinne der Herstellung des Benehmens mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen. 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 die optische Gestaltung aller errichteten oder veränderten Lärmschutzwände.

Zur Verhinderung einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Ortsbildes ist – außer bei einer insoweit vorgenommenen Gestaltung mittels transparenter Elemente – eine Begrünung von Lärmschutzwänden erforderlich, das einzig wirksame Mittel zur Verhinderung von Schmierereien an Lärmschutzwänden. Die Kosten sind dem Vorhabenträger aufzuerlegen.

10.2. Abzustimmen ist 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.

10.3. (Optische) Gestaltung des Lärmschutztunnels ist zu klären.

Die städtebauliche Wirkung des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld kann auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der vorgelegten Pläne nicht eingeschätzt werden. Die konkrete Ausgestaltung der Übertunnelung muss indes zur Wahrung des kommunalen Selbstgestaltungsrechts auch in der Planfeststellung (vgl. hierzu BVerwG, Beschl. v. 08.01.1997 – 11 VR 30.95 –, juris) in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg erfolgen.

10.3.1 Die Tunneloberfläche soll als Wiese ausgebildet werden. Diese minimale Gestaltung wird den Ausmaßen des Tunnelbauwerks, seiner Wirkung als optischer

Riegel zwischen den Wohngebieten und seiner Bedeutung für das Stadtbild im Übrigen nicht gerecht. Hierzu und zur Nutzung der Tunneloberfläche müssen dringend Gespräche geführt und Vereinbarungen getroffen werden. Sollten Vereinbarungen nicht zustande kommen, wäre auch insoweit die Planfeststellungsbehörde gefordert.

10.3.2. In erster Linie eine Frage der angemessenen Erschließung der Wohngebiete westlich und östlich des Tunnels und damit ein von der Hansestadt Lüneburg unmittelbar zu vertretender kommunaler Belang ist die wegemäßige Querung der Tunneloberfläche.

Die Hansestadt hält an ihrer Forderung fest, eine direkte Ost-West-Querung in Höhe Rilkestraße/Gerhart-Hauptmann-Straße mit Treppen anzulegen, um nicht den von der Wohnbevölkerung als „Umweg“ empfundenen Weg über eine Rampe Richtung Norden nehmen zu müssen. Es ist ein eherer Erfahrungssatz, dass (jedenfalls auch) der fußläufig kürzeste Weg gewählt wird, um in der Nachbarschaft von A nach B zu kommen. Sicherlich würden die Böschungen zum Tunnel, der etwas aus dem Gelände hervorragt, kaputtgetreten, sogenannte „Ziegenpfade“ würden entstehen. Diese sichere Folge der Planung zu ignorieren, griffe zu kurz. Die Notwendigkeit einer direkten Querung konnte seinerzeit dem verantwortlichen Planer des Vorhabenträgers nahegebracht werden. Das Büro EIBS, welches alle technischen Planungen zur A 39 gefertigt hatte, wurde beauftragt, eine Planung für eine Treppenanlage zu fertigen. Diese Planung wurde der Hansestadt digital zugeleitet und in vollem Umfang befürwortet. Die Treppenanlage ist schlicht, aber zweckmäßig und sollte daher errichtet werden.

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

Auf die Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 44 f. wird verwiesen.

12. Prüfung auf "Wesentliche Änderung" ist darzulegen.

Auf die Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 45 wird verwiesen.

Die Ausführungen zu den Bereichen der „wesentlichen Änderung“ an der L 216, B 216 und der Stadtkoppel sind ohne Erläuterungen nicht nachvollziehbar. Es finden sich in der Unterlage 17.1.2 nur Hinweise in der Tabelle 2 aus S. 1 und Zusammenstellungen der Beurteilungspegel auf den S. 93 bis 100.

13. Umfang der Darstellung der schalltechnischen Ergebnisse nicht ausreichend.

Auf die Stellungnahme vom 17. Juli 2012, S. 46, 2. Spiegelpunkt, wird verwiesen.

XV. Mangelnde Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen

Auf die Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 38 f. wird verwiesen.