



Hansestadt Lüneburg · Postfach 25 40 · 21315 Lüneburg

**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 41 Planfeststellung  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover**

**ü b e r  
Hansestadt Lüneburg  
Bereich Umwelt, Erdgeschoss  
Bei der Ratsmühle 17a  
21335 Lüneburg**

**DEZERNAT III**

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr,  
Sicherheit und Recht

**Stadtrat Markus Moßmann**

Rathaus, Zimmer 0.14

☎ **04131 - 3 09-3130**

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

E-Mail:

Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Datum: **13.07.2022**

## **2. Planänderungsverfahren zur Planfeststellung des Neubaus der Bundesautobahn 39 Lüneburg – Wolfsburg, 1. Bauabschnitt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hansestadt Lüneburg dankt für die Möglichkeit, im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur 2. Planänderung zur Planfeststellung des Neubaus der Bundesautobahn 39 Lüneburg – Wolfsburg, 1. BA zu den vorgelegten Unterlagen als Trägerin eigener Rechte und Belange Stellung nehmen zu können.

Die Prüfung der Unterlagen hat ergeben, dass die Hinweise, Anregungen und Forderungen, welche die Hansestadt in ihren Stellungnahmen in den Jahren 2012, 2017 und 2020 schriftlich vorgetragen hat, in erheblichem Umfang bis heute unberücksichtigt geblieben sind. Deshalb verweist die



Hansestadt Lüneburg auf ihre Stellungnahmen als Einwenderin und Trägerin öffentlicher Belange im bisherigen Planungsverfahren. Die Ausführungen gelten fort, die Einwendungen werden uneingeschränkt aufrechterhalten, soweit sie sich nicht durch Planentwurfsänderungen offensichtlich erledigt haben.

Dies vorangestellt, weisen wir zu den derzeit im Beteiligungsverfahren befindlichen Unterlagen auf Folgendes besonders hin:

#### I. Tunnelbauwerk, Variantenbetrachtung

Die Hansestadt begrüßt grundsätzlich die Bereitschaft der Vorhabenträgerin und des Bundes, ein Tunnelbauwerk zu errichten, und sieht durchaus die darin liegende Möglichkeit der Verbesserung der Lärmsituation, aber auch der städtebaulichen Situation in diesem durch das Vorhaben betroffenen innerstädtischen Siedlungsbereich.

Nichts desto trotz hält sie an ihrer Position fest, dass eine Verlängerung des Tunnelbauwerks nach Norden bis auf Höhe des Endes der Wohnbebauung und eine Verlängerung nach Süden geboten ist. Die Anwohner der innerstädtischen Autobahnstrecke haben grundsätzlich Anspruch auf das Optimum an aktivem Lärmschutz, den sog. Vollschutz.

Die Vorhabenträgerin hat in einer schalltechnischen Untersuchung aus Oktober 2021 weitere Varianten zur Erzielung einer immissionstechnischen Optimierung betrachtet. In der Sitzung des städtischen Begleitausschusses am 01.04.2022 wurden diese Umsetzungsoptionen durch die Autobahn GmbH vorgestellt (vgl. Tabelle auf Seite 22 der Präsentation). Die in dem Zusammenhang gegen die Vollschutzvarianten 1, 10 und 11, welche die Hansestadt für klar vorzugswürdig hält, ins Feld geführten Kosten-erwägungen vermögen sich gegenüber dem Gebot, die Anwohner optimal vor Geräuschimmissionen zu schützen, nicht durchzusetzen. Dies gilt nach Auffassung der Hansestadt auch für die Variante 11 (Tunnelverlängerung nach Süden) mit Kosten von rund 44 Mio. EUR.

Weitere Überlegungen zur Verlängerung des Tunnelbauwerks nach Norden wurden ausweislich der ausgelegten Unterlagen nicht angestellt.

Dem Schutz- und Vorsorgegebot wird auf diese Weise nicht hinreichend Rechnung getragen. Im Mindesten sollten die an das Nordportal anschließenden Schallschutzwände zur Fahrbahnmitte hin beidseitig einkragend ausgeführt werden, um die lärmindernde Wirkung zu erhöhen.

## II. Umleitungskonzept

Besonders wichtig ist für die Hansestadt als Eigentümerin und Betreiberin von Schulen und Kindertagesstätten, als Straßenbaulastträgerin für ihre Straßen und Wege sowie als Inhaberin der städtebaulichen Planungshoheit ein belastbares, die verkehrlichen Belange wie auch die Belange der an den Umleitungsstrecken liegenden Anwohner und Einrichtungen im Stadtgebiet wie auch im Verflechtungsraum zum Landkreis Lüneburg weitestgehend gewährleistendes Umleitungskonzept.

Am 9. Dezember 2021 fand dazu ein Austausch statt zwischen NLStBV, Autobahn GmbH, Landkreis Lüneburg, Polizei und der Hansestadt Lüneburg statt. In diesem Termin wurden u.a. die Umleitungsstrecken in der Hansestadt Lüneburg beim Havariefall auf der A 39 besprochen. Der Termin endete mit der Absprache, dass von Seiten der Autobahn GmbH neue Unterlagen zusammengestellt werden und es einen weiteren Austauschtermin im März 2022 geben soll. Zu einem solchen Termin wurde bislang nicht eingeladen. Somit konnten Fragen, Ungereimtheiten, Neuerungen etc. nicht geklärt und besprochen werden. Die vorgelegten Unterlagen basieren weiterhin auf den Plänen aus 2012.

Auf folgende Aspekte weist die Hansestadt besonders hin:

a) In dem vorgelegten Konzept bleibt der Havariefall direkt an einer Anschlussstelle im Juni 2019 unberücksichtigt, jedenfalls findet er keine Erwähnung. Am 19. Juni 2019 um 2.50 Uhr fuhr ein Kühllaster-Gespann innerhalb einer Baustelle auf der Ostumgehung gegen eine Betonleitschwelle und explodierte. Die Ostumgehung musste während der Löscharbeiten über mehrere Stunden komplett gesperrt werden. In einem solchen Fall muss die Umleitung über zwei Anschlussstellen oder weiträumig erfolgen. Umleitungen für solche Szenarien müssen Eingang in das Umleitungskonzept finden.

b) Keine Berücksichtigung findet in dem Konzept der Neubau der Bahnbrücken über die Bleckeder Landstraße. Während der Bauzeit für dieses Vorhaben (ca. 2025 bis 2027) wird eine Umleitung über die Bleckeder Landstraße nicht möglich sein. Dies muss bei den weiteren Überlegungen berücksichtigt werden.

c) Die Umleitungsstrecken U 1 sind nicht an die örtlich verfügbaren Breiten der Fahrbahnen und der schon jetzt vorhandenen Belastungen angepasst. Der Meisterweg weist in den Kurvenbereichen nur geringe Radien für Begegnungsverkehr auf. Die Stadtkoppel ist mit einer Fahrbreite von 5,30 m nur für Begegnungsverkehr Pkw/Pkw ausreichend.

d) Umleitungsstrecken führen an Grundschulen und Schulwegen junger Schülerinnen und Schüler vorbei, was besonders sensibler Betrachtung bedarf.

So führen die Umleitungsstrecken U 1 und SV an den Grundschulen Igel-  
schule und Rudolf-Steiner-Schule vorbei, die an der Dahlenburger Land-  
straße bzw. der Walter-Bötcher-Straße liegen. Da beide Schulen dicht an  
diesen Straße liegen und der Schulweg an der Dahlenburger Landstraße  
entlangführt, sieht die Hansestadt hier einen größeren Gefahrenpunkt.  
Vor diesen Schulen steht eine Ampel, die schon im regulären Betrieb re-  
gelmäßig für Diskussionen sorgt, aber zu Schulbeginn und zu den Abhol-  
zeiten sicherlich für die Umleitungsstrecken regelmäßig zu Staus und Är-  
ger bei den Autofahrern führen wird. Das muss in jedem Fall bedacht wer-  
den.

Die Umleitungsstrecken U 2 und U 3 führen mit der Erbstorfer Landstraße  
und die Umleitung U 4 mit der Bockelmannstraße an der Grundschule  
Lüne vorbei. Der Schulweg von und nach z.B. Moorfeld führt an der  
Erbstorfer Landstraße und zur Lüner Rennbahn an der Bockelmannstraße  
entlang. Auch dies muss berücksichtigt werden.

e) Der Stadtring Am Schifferwall/Schießgrabenstraße ist betroffen, wo  
sich bereits heute in den Spitzenstunden der Verkehr staut.

f) Neu ist bei der Umleitungsvariante U 1a die Führung in Fahrtrichtung Hamburg über Dahlenburger Landstraße – Pulverweg – Bleckeder Landstraße. Hierzu gibt die Hansestadt den Hinweis, dass es sich bei der Einmündung Dahlenburger Landstraße/Pulverweg um einen Unfallschwerpunkt handelt, den man seit Jahren zu entschärfen versucht. Der Bereich Dahlenburger Landstraße östlich von „Am Schützenplatz“ bis westlich „Pulverweg“ soll umgebaut werden; der Beginn der Arbeiten ist für Ende 2022/Anfang 2023 geplant. Aufgrund des Unfallschwerpunktes bestehen konkrete Planungen im Stadium der Vorplanung, den Pulverweg im Einmündungsbereich zur Dahlenburger Landstraße als Einbahnstraße in Nord-/Süd-Richtung einzurichten. Dies würde bedeuten, dass die geplante Umleitungsführung U 1a in Fahrtrichtung Hamburg nicht wie angedacht umgesetzt werden kann.

g) Die regionalen und überregionalen Verkehrslenkungsmaßnahmen sollten vor Baubeginn des 1. BA der A 39 im Straßennetz „bereitgestellt“ werden, damit dann während der Bauzeit des 1. BA jederzeit auf diese „zugegriffen“ werden kann. Dadurch können wesentliche Entlastungen der Verkehrsstärke erreicht werden, die nicht mehr allein innerstädtisch abgeleitet werden müsste.

h) Das innerstädtische Umleitungskonzept ist mit Visualisierungen darzustellen, um notwendige „Störfall“-Signalisierungen zu ermitteln und um diese dann zum Baubeginn des 1. BA der A 39 in den betroffenen Lichtsignalanlagen als zusätzliche Signalprogramme hinterlegt zu haben.

Vor diesem Hintergrund fordert die Hansestadt, das Umleitungskonzept zu überarbeiten und unter Beachtung der o.a. Aspekte an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Es ist weiterer Austausch zwischen den Beteiligten notwendig, um offene Fragen klären zu können. Auch die zugesagten aktuellen Pläne sollten nun zeitnah vorgelegt werden.

### III. Lärmschutz, Erschütterungen

Die nachfolgend dargestellten immissionsschutzrechtlichen Themen betreffen die Hansestadt ebenfalls in ihrem Rechtskreis und in ihren abwägungserheblichen Belangen:

## 1. Immissionsschutztechnische Untersuchung, Unterlage 17.1

a) Die Vorhabenträgerin erklärt im Erläuterungsbericht zur Immissionsschutztechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1.1) auf Seite 7-D2, dass als maßgebendes Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel und zur Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen weiterhin die RLS-90 zu verwenden sei. Sie beruft sich dazu auf die Übergangsvorschrift des § 6 der 16. BImSchV in der am 1. März 2021 in Kraft getretenen Fassung. Danach berechnet sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Verordnungsfassung, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist.

Gleichzeitig jedoch ergänzt die Vorhabenträgerin die immissionsschutztechnischen Untersuchungen um eine aktualisierte Berechnung unter Berücksichtigung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) (vgl. Unterlage 17.1.2a, Berechnung Beurteilungspegel nach RLS-19 (nachrichtlich)). Dieser Unterlage lässt sich nun entnehmen, dass unter Berücksichtigung der auf neue Vorhaben anzuwendenden Berechnungsvorschrift für Verkehrslärm an Straßen RLS-19 bei mindestens 250 weiteren Gebäuden zum Teil an mehreren Fassaden und über alle Stockwerke hinweg Grenzwertüberschreitungen vorliegen.

Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist es nicht vertretbar, im Jahr 2022 den Lärmschutz gegenüber einer mitten durch das Stadtgebiet verlaufenden Autobahn nach einer mittlerweile überholten Berechnungsvorschrift für Lärmschutz an Straßen zu dimensionieren, nur weil der Planfeststellungsantrag vor dem 1. März 2021 gestellt wurde. Dies gilt erst recht für Planungen, für welche die Planfeststellung vor mehr als 10 Jahren begonnen wurde. Solchen sich dermaßen in die Länge ziehenden Planungen, für die auch heute nicht annähernd absehbar ist, ob und bis wann sie realisiert sein werden, kann und muss zugemutet werden, dass sie sich an Schutz- und Vorsorgestandards messen lassen müssen, wie sie in der RLS-19 für den Bau neuer Autobahnen niedergelegt sind.

b) Zwischen den Immissionsschutz-Unterlagen aus der Online- Konsultation (datiert: Nov. 2019) und aus der 2. Planänderung (datiert: März 2021) gibt es Unterschiede, die sich dem Betrachter nicht erschließen.

Die Tabelle 3 der Unterlage 17.1.1 zeigt die Höhe der Grenzwertüberschreitungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen für grob beschriebene Gebiete entlang der zukünftigen A 39 auf. Es ergeben sich folgende Unterschiede zwischen den Versionen

Nr.	Bezeichnung	Erscheinungsjahr	Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitung	Max. Grenzwertüberschreitung in dB(A)
I	Landwehr	2019	Ca. 20 Wohngebäude	6,4 tags 8,4 nachts
		2021	4 Wohngebäude	6,0 tags; 8,0 nachts
II	Mischgebiet bei der Pferdehütte	2019	Ca. 6 Wohngebäude	10,0 tags 15,2 nachts
		2021	Ca. 6 Wohngebäude	6,4 tags; 11,5 nachts
III	Wohngebiet Moorfeld West	2019	Ca. 259 Gebäude	10,7 tags 13,6 nachts
		2021	Ca. 260 Gebäude	12,2 tags 17,9 nachts
IV	Wohngebiet Moorfeld Ost	2019	238 Gebäude	4,5 tags 10,1 nachts
		2020	240 Gebäude	13,8 tags 19,7 nachts

Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit

Bei der unter Ziffer I zusammengefassten Situation liegt der Unterschied in der Anzahl der betroffenen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen,

die somit einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach hätten.

Bei Ziffer II liegen die Grenzwertüberschreitungen für das Jahr 2021 tags 3,6 bzw. nachts 3,7 dB(A) unter denen aus dem Jahr 2019.

Bei Ziffer III liegen die Grenzwertüberschreitungen für das Jahr 2021 tags 1,5 bzw. nachts 4,3 dB(A) über denen aus dem Jahr 2019.

Bei Ziffer IV liegen die Grenzwertüberschreitungen für das Jahr 2021 tags 9,3 bzw. nachts 9,6 dB(A) über denen aus dem Jahr 2019

Es ist nicht ersichtlich, dass und wie sich diese Unterschiede erklären lassen, denn die Emissionswerte der jeweiligen Straßenabschnitte haben sich nur marginal geändert, die aktiven Schallschutzmaßnahmen haben keinerlei Änderungen erfahren und die verbleibenden passiven Ansprüche haben sich ebenfalls nicht in dem Rahmen verändert, der zu erwarten wäre.

Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass die Betrachtungen an Fehlern leiden, die sich durch das gesamte Gutachten ziehen und so für die betroffenen Anwohner zu erheblichen Nachteilen führen.

## 2. Verkehrsuntersuchung, Unterlage 21.1.

Die Verkehrsuntersuchung beruht auf einem Analysemodell, das basierend auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen (SVZ) 2015 auf das Jahr 2015 fortgeschrieben wurde, dabei wurde als Prognosehorizont das Jahr 2030 gewählt. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014. Die Verkehrszahlen basieren demnach auf einer Verkehrszählung im Jahr 2015; das Prognosejahr ist das Jahr 2030.

Der Prognosehorizont in einem Planfeststellungsverfahren sollte auf mindestens 15 Jahren ausgelegt sein und 10 Jahre nicht unterschreiten. Für

das Jahr der Analyse (2015) trifft dies zu. Für die Realität nicht. Wir schreiben das Jahr 2022, das bedeutet, dass die Analyse bereits sieben Jahre alt und das Prognosejahr lediglich acht Jahre entfernt ist.

Zur Ermittlung der Verkehrsentwicklung werden die Verkehrsmengen auf Bundesfern- und Landesstraßen in Niedersachsen alle fünf Jahre erfasst. Sie gehen in die bundesweiten Erhebungen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein. Die Zählergebnisse sind wesentliche Grundlage der Straßenplanungen. 2020 sollte turnusgemäß gezählt werden. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die SVZ jedoch auf das Jahr 2021 verschoben. Die Zählungen haben zwischen April und Oktober 2021 stattgefunden. Die Ergebnisse werden im Herbst 2022 zur Verfügung stehen.

In Anbetracht der Tatsache, dass mit dem Baubeginn der A 39, 1. BA, frühestens im Jahr 2024 gerechnet wird, erwartet die Hansestadt Lüneburg eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der SVZ 2021 mit einer Analyse Stand 2021 und dem Prognosejahr 2035.

Da die Verkehrsuntersuchung u.a. Grundlage für die Immissionsschutzberechnungen, für die Dimensionierung des Lärmschutzes und für das Luftschadstoffgutachten ist, müssen dann auch diese Gutachten noch einmal aktualisiert werden.

### 3. Baulärmgutachten, Unterlage 21.2.1

Im 1. Planänderungsverfahren zum Neubau der A39 (2017) wurde seitens der Vorhabenträgerin erstmals ein Baulärmgutachten (Unterlage 21.2) beigefügt. Das Baulärmgutachten leidet in mehrfacher Hinsicht an Mängeln. Auf die bereits in den vorangegangenen Einwendungen und TÖB-Stellungnahmen der Hansestadt Lüneburg dargelegten Mängel wurde seitens der Vorhabenträgerin nicht substantiell reagiert, eine Überarbeitung des Baulärmgutachtens erfolgte nicht.

Im Baulärmgutachten wird der bereits jetzt vorhandene Verkehrslärm zur Bestimmung der Vorbelastung eines Gebietes herangezogen. Je stärker ein Gebiet, z. B. ein Misch- oder Wohngebiet, bereits vor den Bauarbeiten

der A39 mit Verkehrslärm beaufschlagt wird, desto höher darf auch der Lärm durch die Straßenbautätigkeiten (Zumutbarkeitsschwelle) sein.

Für das Hanseviertel (im Baulärmgutachten als „Neu Hagen“ bezeichnet) ist die Ostumgehung die maßgebende Lärmquelle. Jedoch wurde bei den Berechnungen der vorhandenen Verkehrslärmvorbelastung außer Acht gelassen, dass sich eine 4 m hohe Lärmschutzwand westlich der Ostumgehung zwischen der Eisenbahnüberführung und der Ausfahrt zur Bleckeder Landstraße befindet. Diese Wand wirkt lärm mindernd, so dass die Vorbelastung deutlich geringer ist als im Baulärmgutachten angenommen. Daraus ergibt sich eine deutlich geringere Zumutbarkeitsschwelle. Insbesondere in diesem Punkt ist das Gutachten nachzubessern.

Die schalltechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros Lärmkontor (Unterlage 21.2.1) vom 24.02.2121 geht nicht auf die von der Stadt geltend gemachten Mängel ein. Sie berücksichtigt lediglich die Veränderung der Verkehrsmengen in Bezug auf die Verschiebung des Bauzeitbeginns von 2020 auf 2024 und schlussfolgert, dass die Verkehrsmengen sich nur marginal änderten und somit das Baulärmgutachten aus 2017 weiterhin Bestand habe. Die Hansestadt widerspricht dieser Aussage und fordert auch insoweit eine vollständige Überarbeitung der Stellungnahme.

#### 4. Erschütterungen

Eine fachgutachterliche Stellungnahme zum Thema Erschütterungen fehlt weiterhin. Die Vorhabenträgerin beruft sich darauf, dass durch die Maßnahmen zur Lärmreduzierung während der Bauzeit bereits größtenteils die Auswirkungen durch Erschütterungen auf die umliegende Bebauung vermieden würden. Das ist so nicht richtig. Geräusche werden überwiegend über die Luft übertragen, dort wirken die Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Erst der Sekundärschall eines Geräusches sowie direkt einwirkende Erschütterungen werden über den Boden weitergeleitet.

Die von der Vorhabenträgerin aufgeführte Positivliste von zu verwendenden Arbeitsgeräten und Arbeitsverfahren reicht nicht aus, um hier der Vorsorgepflicht zu genügen, zumal im gleichen Atemzug eine Aufhebungs-/Ausnahme-Klausel zur Verpflichtung ausgesprochen wird.

Auch die Aussage, „an Engstellen mit angrenzender Bebauung werden Monitor-Konzepte vorgesehen“, genügt aus Sicht der Hansestadt nicht. Es muss bereits vor der Planfeststellung geklärt werden, in welchen Gebieten Erschütterungen zu befürchten sind, die zu Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft führen.

Unberücksichtigt lässt die Vorhabenträgerin auch die Beurteilung von Erschütterungen, die durch Baufahrzeuge verursacht werden.

Eine Beweissicherung zum Substanzerhalt von Gebäuden reicht keinesfalls aus. Es sind in jedem Fall Messungen gemäß DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen durchzuführen. Auch insoweit ist nachzubessern.

#### IV. Verkehrliche Erschließung, Mobilität

##### 1. Anbindung Gewerbegebiet Bilmer Berg II

Von großer Bedeutung für die Entwicklung der Hansestadt als Oberzentrum im Nordosten Niedersachsens ist die Entwicklung von Gewerbe-standorten im Stadtgebiet.

Im Hinblick auf die städtebaulichen Planungen der Hansestadt südlich der AS B 216 ist daher zu berücksichtigen, dass das geplante Gewerbegebiet Bilmer Berg II nicht über das bestehende Gewerbegebiet Bilmer Berg I erschlossen werden kann. Auch eine Anbindung an die im Norden des Plan-gebiets Bilmer Berg II gelegene L 221 wird nicht möglich sein, weil sie zu dicht an die Kreuzung B 216/L 221 heranrücken würde.

Auf diese Thematik war bereits in den Einwendungen der Hansestadt Lüneburg vom 27. Juni 2012 unter Bezugnahme auf die Anlage 4 „Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung der Gewerbegebiete „Bilmer Berg“ in der Hansestadt Lüneburg“ aus Mai 2011 explizit hingewiesen worden – bislang ohne erkennbare Reaktion der Vorhabenträgerin.

Zur Sicherung der Erschließung des Gewerbegebiets „Bilmer Berg II“ ist ein Anschluss an die B 216 gemäß **anliegender Skizze A 1** zwingend erforderlich. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum 2. Planungsabschnitt müsste daher eine Ausweitung des Profils der angedachten Unterführung vorgesehen werden. Die eigentliche Erschließungsstraße sowie deren Anbindung an die AS B 216 einschließlich der entsprechenden Änderung der Kreuzung würde dann planfeststellungsersetzend im Rahmen der städtebaulichen Planung zum Gewerbegebiet „Bilmer Berg II“ umgesetzt werden können.

Die Hansestadt bittet nachdrücklich darum, diesen Aspekt in den Blick zu nehmen.

## 2. Brückenbauwerk BW 1-1

Wegen der intensiven Verkehrsbeziehungen zwischen dem Gebiet der Hansestadt und Bardowick muss sichergestellt sein, dass die L 216 in diesem Bereich während der gesamten Bauzeit sicher und ohne Verwerfungen im angrenzenden Verkehrsnetz nutzbar bleibt. Daher darf nicht offenbleiben, ob vor dem Abbruch des Überführungsbauwerks im Zuge der L 216 (Ifd. Nr. 7 des Regelungsverzeichnisses) ein Behelfsbauwerk errichtet wird, über das der Verkehr in und aus Richtung Bardowick geführt werden kann, bis das Brückenbauwerk BW 1-1 gebaut worden ist und benutzt werden kann. weil es, je nachdem, wie verfahren soll, u.U. zu massiven Problemen an anderen Stellen des Verkehrsnetzes kommen kann. Auf die Ausführungen der Hansestadt in ihrer Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange wird Bezug genommen.

## V. Brandschutz

Was das Thema „Brandschutz“ betrifft, schließt sich die Hansestadt für ihre Feuerwehr und als Aufgabenträgerin für den abwehrenden Brandschutz den Forderungen des Landkreises Lüneburg in dessen Stellungnahme vom 30. Juni 2022 an und verweist auf ihre Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange.

Die Feuerwehr Lüneburg ist alle brandschutzrelevanten Planungen weiterhin eng einzubinden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Moßmann', written in a cursive style.

Moßmann