

W o r t p r o t o k o l l

Erörterungstermin

im Planfeststellungsverfahren

für den Neubau der A 39, 1. Bauabschnitt

von Lüneburg-Nord (L 216) bis östlich Lüneburg (B 216)

1. Verhandlungstag - 25. November 2013

in Lüneburg

Inhalt:

	Seite:
Allgemeines	
Begrüßung und Einführung	1
Vorstellung des Vorhabens	3
TÖB - Erörterung	
Hansestadt Lüneburg	
Gesonderter Erörterungstermin am 28.11.2013	7
Lärmschutz an der Pferdehütte	8
Tunnelbauwerk	16
Lärmschutzwall Lüne-Moorfeld	29
Bauarbeiten Moorfeld	31
Baustellenverkehr	31
Lärmschutzwall Neu Hagen	31
Lärmgrunddaten	32
Umleitungskonzept	37
Samtgemeinde Osteide/Gemeinde Barendorf	
Trassenführung/Variantenvergleich	40
Anschluss Gewerbegebiet Bilmer Berg	48
Gemeinde Seevetal	
Ausbau der vorhandenen A 39	50
Lärm an vorhandenen Straßen	50
Landkreis Lüneburg	
Gesundheitsschutz	51, 52
Brandschutz	52
Lärmschutz	52
Natur- und Landschaftsschutz	52
Kreientwicklungsplanung/provisorische Brücke B 4	53
Kreisverkehr an Knotenpunkt B 216/L 221	54
AGL	
Berücksichtigung aller Leitungen	60
Kostentragungspflicht	60
Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal	
Ablösung von Verbandslasten	62
Beregnungsverband Wendisch Evern	
Verlegung Pumpstation	63
Lüneburger Stiftungen	65
Gemeinde Altenmedingen	66
Anträge	2, 8, 10, 11, 12, 20, 22, 26, 27, 58, 63, 66, 67

(Beginn: 10.06 Uhr)

Verhandlungsleiter Dierken:

Einen schönen guten Morgen, zusammen! Ich begrüße Sie alle ganz herzlich zum Erörterungstermin für das Vorhaben A 39 des Vorhabenträgers Regionaler Geschäftsbereich Lüneburg.

Ich möchte zu Anfang einige Sachen bekannt geben. Zuerst einmal stelle ich die Planfeststellungsbehörde vor: Zu meiner Linken sitzt Herr Brooks, mein juristischer Kollege und Vertreter; zu meiner Rechten Herr Dr. Kaiser, unser naturschutzfachlicher Sachverständiger. Neben ihm sitzt der Verfahrensmanager bei uns im Hause. Das ist Herr Beushausen, der heute den Kollegen Herrn Soltau vertritt. Ich denke, Sie werden Einladungen erhalten haben, die Herr Soltau unterschrieben hatte. Er ist heute leider nicht verfügbar; Herr Beushausen vertritt ihn. Am Außenrand sitzt Frau Famulla, die heute ein stenografisches Wortprotokoll fertigt. Dazu sage ich später noch mehr.

Den Vorhabenträger bitte ich, nachher zunächst sich selbst und dann das Vorhaben vorzustellen.

(Zuruf: Und wer sind Sie?)

- Eine gute Frage. Mein Name ist Heiner Dierken. Ich bin der Verfahrensleiter für dieses Verfahren und führe heute durch die Verhandlung.

Der Termin ist nicht öffentlich. So steht es im Gesetz. Teilnahmeberechtigt sind nur die Eingeladenen und die Träger öffentlicher Belange, die heute in erster Linie zu Wort kommen sollen.

Ich habe festgestellt, dass Pressevertreter anwesend sind. Deswegen frage ich in die Runde, ob jemand etwas dagegen hat, dass die Presse heute hier ist. - Dann würde ich insoweit die Öffentlichkeit zulassen.

Die zweite Frage geht dahin, ob jemand von Ihnen etwas dagegen hat, wenn jetzt zu Beginn und gegebenenfalls noch in der Pause einige Aufnahmen gemacht werden. - Es hat niemand etwas dagegen. Ich finde das in Ordnung. Das ist schließlich ein Vorhaben mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung. Dann darf ich Sie bitten, nach meinem Vortrag mit den Fotos zu beginnen, dann aber während der laufenden Verhandlung keine Fotos mehr zu machen.

Es geht eine Teilnehmerliste herum, die Herr Beushausen angefertigt hat. Ich bitte jeden von den Trägern öffentlicher Belange, sich dort einzutragen. Das heißt, die privaten Besucher, die heute da sind, weil sie auch eingeladen worden sind, deren Belange aber schwerpunktmäßig an den nächsten beiden Tagen behandelt werden, müssen sich dort nicht eintragen. Es reicht also, wenn die Träger öffentlicher Belange das tun.

Ich erwähnte es bereits: Es gibt ein stenografisches Wortprotokoll, das Frau Famulla fertigt. Deswegen ist es wichtig, dass jeder Vortrag von Ihnen in ein Mikrofon gesprochen wird. Herr Sauermost wird ein Handmikro,

wie ich es gerade in der Hand habe, herumreichen. Jeder möge bitte seinen Vortrag in das Mikrofon sprechen. Das ist wichtig, damit das auch alles ins Protokoll kommt. An dieser Stelle darf ich noch darum bitten, dass Mobiltelefone ausgestellt werden.

Zum Ablauf des Erörterungstermins muss ich sagen: Sie werden wahrscheinlich eine Tagesordnung vermissen. Eine solche zu verfassen, ist schlechterdings nicht möglich gewesen, weil die zahlreich eingeladenen TÖBs so viele verschiedene Themenkomplexe betreffen, dass man sie nicht in eine sinnvolle Reihenfolge bringen kann. Ich habe mich deshalb entschlossen, die Reihenfolge anhand der Träger öffentlicher Belange zu organisieren. Das heißt, zuerst werden die Gebietskörperschaften zu Wort kommen, mit anderen Worten: die Gemeinden und der Landkreis. Dann möchte ich den Bereich Naturschutz behandeln. Da erwarte ich in erster Linie, dass sich die Naturschutzverbände äußern, aber auch die Jagdgenossenschaften, die Forstämter und gegebenenfalls der NLWKN, sofern er heute hier vertreten ist.

Wir werden von etwa 12.30 bis 13 Uhr eine Mittagspause machen, je nachdem, wie wir das Pensum heute inhaltlich bewältigen. Zum Ende der Veranstaltung kann ich jetzt noch nichts sagen. Wir werden dann durch sein, wenn tatsächlich auch jeder zu Wort gekommen ist - mit ein, zwei Ausnahmen, zu denen ich gleich noch einmal etwas sage.

Inhaltlich wird das erörtert, was an Stellungnahmen und Einwendungen zu dem Verfahren bei uns oder beim Vorhabenträger eingegangen ist. Der Erörterungstermin eröffnet uns die Möglichkeit, ein vollständiges Bild von der Tatsachengrundlage zu erlangen. Er soll aber in erster Linie Ihnen noch einmal Gelegenheit geben, Ihre Stellungnahmen und Einwendungen näher zu erörtern und mit dem Vorhabenträger zu diskutieren. Es geht auch darum, dass etwaige Bedenken gegen das Vorhaben ausgeräumt werden können und dass der Vorhabenträger hier noch Aufklärungsarbeit leisten kann.

Im Termin werde ich oder wird die Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung treffen. Das ist ein wichtiger Punkt, den ich immer dazusage. Wir werden hier vieles erörtern. Aber wenn ich jetzt schon hinsichtlich einiger Punkte eine Entscheidung treffen würde, würde das im Prinzip zu weit führen. Möglich wäre es allerdings, dass Probleme hier einvernehmlich aus der Welt geschafft werden.

Wir haben mit diesem Vorhaben zahlreiche Einwendungen und Stellungnahmen erhalten. Die Planfeststellungsbehörde war gehalten, diesen Streitstoff - sage ich einmal - zu strukturieren, weswegen sich ergeben hat, dass es auch noch Detailtermine geben kann, beispielsweise für die Hansestadt Lüneburg. Ich denke, dass Herr Moßmann von der Stadt dazu auch noch etwas sagen wird. Es haben sich, wie gesagt, Detailtermine ergeben, an denen noch Einzelheiten der Planung diskutiert werden können, die nicht solch einen Umfang haben, dass sie in der großen Runde besprochen werden müssten. Ich denke da beispielsweise an die Anpassung von Rad-

wegen, von Bushaltestellen oder auch an die Ablösung von Unterhaltungsaufwand und dergleichen.

Sofern Einwendungen zu diesem Vorhaben eingegangen sind, bleiben sie auf jeden Fall bestehen, auch wenn das heute nicht erörtert wird, beispielsweise weil jemand, der Einwendungen erhoben hat, heute nicht anwesend ist.

Ich möchte alle Teilnehmenden bitten, nur insoweit vorzutragen, als das Vorhaben und seine Auswirkungen unklar geblieben sind, auch nachdem Sie die Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Kenntnis genommen haben. Mit der Einladung sind umfangreiche Stellungnahmen auch des Vorhabenträgers mitgeschickt worden. Alles, was danach noch wirklich klärungsbedürftig ist, soll hier heute erörtert werden.

Ein weiterer Hinweis noch: Heute ist der Erörterungstermin für den ersten Bauabschnitt der A 39. In erster Linie geht es also um den Abschnitt, der bis zur Anschlussstelle B 216 führt. Der zweite Abschnitt und die nachfolgenden Abschnitte, die sicherlich auch sehr umstritten sind, können heute nicht schwerpunktmäßig erörtert werden, sondern nur insoweit, als mit der Planung Zwangspunkte geschaffen werden. Das ist ein juristischer Terminus, der im Laufe des Tages sicherlich noch geklärt werden wird.

Ich bin mit meinem Vortrag so weit durch. - Eine Verständnisfrage?

(Niemann (LBU): Ich möchte einen Antrag stellen!)

- Bitte!

Niemann (LBU):

Eckehard Niemann, Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz.

Einwendung und Antrag: Wir **beantragen**, diesen Erörterungstermin, das laufende Planfeststellungsverfahren für den ersten A-39-Bauabschnitt sowie alle weiteren sechs Planfeststellungsverfahren für die weiteren A-39-Abschnitte so lange einzustellen, bis die Ergebnisse der von der Landesregierung in Auftrag gegebenen laufenden Arbeiten/Untersuchungen zum alternativen Ausbau der B 4 vorliegen. Jedes vorherige A-39-Planfeststellungsverfahren bleibt einseitig präjudizierend und zudem unsinnig, solange diese Ergebnisse auch im Sinne einer Null-Plus-Alternativvariante nicht vorliegen und zum Vergleich bzw. zur Abwägung herangezogen werden können.

Die Straßenbaubehörde hat bisher ohnehin den Auftrag zur Alternativplanung einer Null- bzw. einer Null-Plus-Variante, also des bedarfsgerechten Ausbaus der B 4, nicht ernsthaft umgesetzt, obwohl selbst das Bundesumweltministerium in seiner Stellungnahme zur Linienbestimmung mahndend auf die Bedeutung dieser Alternative hingewiesen hat.

Kurz: Unserer Meinung nach kann das heute nicht stattfinden.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Niemann. - Diesen Antrag nehmen wir auf; er wird schriftlich protokolliert. Sie werden mir nachsehen, dass ich über diesen Antrag nicht sofort entscheiden kann.

Niemann (LBU):

Warum nicht? Es ist ja so gemeint. Verstehen Sie? Das ist jetzt nicht einfach eine schöne Äußerung, sondern das ist so gemeint. Sie müssen sich jetzt einfach mit den Fakten auseinandersetzen. Das ist zur Sache, und ich meine, dass das jetzt entschieden werden muss. Wir meinen, dass das nicht stattzufinden hat. Ob Sie das jetzt für sich selber irgendwie schwierig finden, das ist Ihre Sache.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Dann möchte ich an dieser Stelle eine kurze Unterbrechung verfügen. Es geht in etwa fünf bis zehn Minuten weiter.

(Kurze Unterbrechung)

Verhandlungsleiter Dierken:

Entschuldigen Sie die Störung. Diese fünf oder zehn Minuten - ich weiß jetzt nicht, wie viele Minuten es genau waren - habe ich mir Zeit genommen, um auch die Behördenleitung von diesem Antrag zu informieren. Das ist in solchen Angelegenheiten angezeigt.

Den Antrag lehne ich aber ab. Heute ist ein Erörterungstermin, und dieser Termin ist mit keiner Entscheidungsfindung im engeren Sinne, mit keiner Entscheidung verbunden. Also, an diesem Tag wird nicht entschieden, ob das Vorhaben mit diesem oder mit einem ähnlichen Inhalt genehmigt wird. Heute sind viele Vertreter öffentlicher Belange hier zusammengekommen, um sich über dieses Vorhaben auszutauschen. Es besteht im Prinzip kein Anlass, jetzt an dieser Stelle das Verfahren zu beenden. Insofern, Herr Niemann, wird Ihr Antrag abgelehnt.

Ich möchte jetzt den Vorhabenträger bitten, dass er sich und sein Vorhaben vorstellt, bevor wir dann in die Erörterung eintreten.

(Niemann (LBU) meldet sich)

- Herr Niemann, warten Sie bitte, bis der Vorhabenträger mit seiner Präsentation fertig ist und wir in die Erörterung eingestiegen sind.

(Niemann (LBU): Ich habe einen Antrag zum Verfahren!)

- Diesen Antrag nehme ich gerne auf. Warten Sie bitte, bis der Vorhabenträger sich und sein Vorhaben vorgestellt hat.

(Niemann (LBU): Das macht keinen Sinn!
Glauben Sie mir, das ist jetzt angebracht!)

- Gut. Dann würde ich Sie bitten, alles, was Sie gerade gesagt haben, noch einmal ins Mikrofon zu sprechen, es sei denn, Frau Famulla hat es mitgehört.

Niemann (LBU):

Viele Einwender haben in ihren Einwendungen geschrieben, dass sie sich den Einwendungen aller anderen Verbände und Einwender anschließen. Ihnen liegen alle Einwendungen vor. Uns aber, die wir uns auf andere beziehen, liegen die Antworten Ihrer Behörde auf die Einwendungen der anderen Einwender nicht vor, sondern das liegt uns immer nur selektiv für den Punkt vor, den wir als eigene Einwendung vorgebracht haben. Das ist eine Ungleichheit der Mittel und macht die Durchführung dieses Erörterungstermins fraglich. Sie müssen jetzt nicht bei der Behördenleitung nachfragen. Ich bemängele das, und es wird Bestandteil einer späteren Klage sein.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das habe ich zur Kenntnis genommen. Vielen Dank.

Ich bitte Sie, demnächst gleich in das Mikrofon zu sprechen, damit das hier problemlos aufgenommen werden kann.

Den Kollegen von der Presse möchte ich jetzt bitten, das Fotografieren einzustellen und gegebenenfalls in der Mittagspause weiterzumachen. - Herr Möller, Sie haben das Wort.

Möller (Antragsteller):

Danke, Herr Dierken. - Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie vonseiten des Vorhabenträgers recht herzlich heute Morgen hier zum Erörterungstermin für den Abschnitt 1 der A 39 begrüßen.

Mein Name ist Dirk Möller. Ich bin Leiter des Regionalen Geschäftsbereiches und werde heute mit den Kolleginnen und Kollegen zur Verfügung stehen, um Ihre Einwendungen, die Sie vorgebracht haben, in der gebotenen Form zu beantworten.

Vonseiten des Vorhabenträgers darf ich Ihnen die zwei Reihen hier kurz einmal vorstellen. Beginnen möchte ich mit Frau Padberg. Frau Padberg ist Projektleiterin A 39. Dann darf ich Ihnen Herrn Brodehl vorstellen. Herr Brodehl ist Teilprojektleiter und Projektkoordinator A 39. Herr Matz ist verantwortlicher Abschnittsleiter für den hier zu erörternden Abschnitt. Dann darf ich Ihnen Herrn Schlattmann vorstellen. Herr Schlattmann ist zuständig für die umweltfachlichen Untersuchungen. Dann darf ich Ihnen Frau Görlich vorstellen. Frau Görlich ist bei uns im Hause für den Grunderwerb zuständig. Herr Recklies ist ebenfalls für den Grunderwerb zuständig.

Neben den verwaltungseigenen Mitarbeitern unterstützen uns sehr speziell und intensiv die entsprechenden Fachgutachter, bzw. wir haben eine Rechtsberatung. Da möchte ich Ihnen Herrn Dr. Geiger vorstellen, der uns in Rechtsfragen bei diesem Verfahren berät. Dann möch-

te ich Ihnen vorstellen: Herrn Tobeschat, zuständig für den Bereich der Objektplanung; Herrn Borkenhagen, zuständig für den Bereich der umweltfachlichen Untersuchungen; Herrn Kluge, zuständig für das Vernetzungskonzept im Rahmen der A 39; Herrn Meyer für die Immissionsuntersuchungen; Herrn Dr. Plate für die faunistischen Untersuchungen; Herrn Kossmann für den Bereich der Verkehrsuntersuchung; Herrn Sandt als Baugrundgutachter und Herrn Düring - er ist zurzeit noch nicht da, wird aber zu einem späteren Zeitpunkt dazustoßen -, zuständig für die Luftschadstoffuntersuchungen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich werde nun an Herrn Matz übergeben, der Ihnen, wie es mit der Anhörungsbehörde vereinbart ist, nun einen kurzen Überblick über den Abschnitt 1 der A 39 geben wird. - Vielen Dank.

Matz (Antragsteller):

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich möchte die Gelegenheit nutzen und Ihnen den **Abschnitt der A 39**, der heute erörtert wird, kurz **vorstellen**. Ich denke, viele, die hier heute im Saal sitzen, werden den Abschnitt kennen. Trotzdem möchte ich den fachlichen Einstieg für den heutigen Tag so gestalten, dass wir uns einmal oberflächlich über den ersten Abschnitt unterhalten, der sich im Stadtgebiet Lüneburg erstreckt.

(Folie)

Grundlage unserer Planung ist im Großen und Ganzen die Verkehrsuntersuchung, die im Vorwege durchgeführt worden ist. Die Verkehrsuntersuchung basiert auf der Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 2005 und der Fortschreibung aus dem Jahre 2010. Gleichzeitig sind zusätzliche Verkehrserhebungen, die im Landesnetz durchgeführt worden sind, ebenso mit eingeflossen wie das Verkehrsmodell der Stadt Lüneburg, welches durch das Büro Schubert Ingenieure erstellt worden ist. Auch die Verflechtungsprognose 2025 des BMVBS fand Eingang in die Verkehrsuntersuchung.

(Folie)

Die Verkehrsuntersuchung weist in Zahlen aus, was für Verkehrsmengen in der Prognose bzw. in der Darstellung des Planfalls auf der A 39 wirklich zu erwarten sind. Wir haben hier die Abschnitte dargestellt, einmal den Abschnitt Anschlussstelle L 216 bis B 216. Man kann sehr schön erkennen, welche Verkehrsmengen sich in den Teilabschnitten entwickeln. Das sind ca. 61.000 Fahrzeuge bis 33.800 Fahrzeuge dann unten im Süden. Das ist der Bereich, in dem sich die A 39 dann in einer eigenständigen Lage befindet, wo also die B 4 dann Richtung Süden im Bestand weiterführt.

Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 15 und 25 %, ist also in diesem Teilbereich der A 39 relativ hoch. Damit sind auch Schwierigkeiten in dem Abfluss der Verkehrsmengen verbunden. Aber dazu kommen wir im Detail sicherlich später.

(Folie)

Basierend auf den zu erwartenden Verkehrsmengen, ist dann die Querschnittswahl für die A 39 erfolgt. Ich verweise an dieser Stelle auf den Erläuterungsbericht in den Antragsunterlagen. Unter Punkt 4.4, Querschnittsgestaltung, sind alle Herleitungen und Erläuterungen zur tatsächlich gewählten Querschnittsgestaltung aufgeführt. Grundlegend ist der RQ 31 zu nennen, der für die A 39 auf dem gesamten Abschnitt zugrunde gelegt worden ist.

Ich möchte für den Abschnitt 1 aber noch einmal im Detail darauf zu sprechen kommen, was der Regelquerschnitt beinhaltet.

(Folie)

Dazu habe ich einmal den Ausschnitt aus den Antragsunterlagen dargestellt. Das ist der Regelquerschnitt für den Bereich der A 39. Im Abschnitt 1 sind ganz besonders die beiden Anmerkungen im Bereich des Banketts hervorzuheben, da wir dort eine Querschnittserweiterung gegenüber dem Regelquerschnitt vorsehen. Wir erweitern also auf beiden Seiten das Bankett um 1 m, um eventuell späterem Mehrbedarf gerecht zu werden.

(Folie)

Das ist einmal im schematischen Querschnitt dargestellt. Das heißt, gegenüber dem RQ 31, Regelbauweise, haben wir im Bereich zwischen der Ilmenau-Brücke und der Anschlussstelle B 4 ein um 1 m breiteres Bankett als in der RAA vorgesehen.

(Folie)

Hier ist für den ersten Bereich die heutige B 4 in Grau dargestellt. Wie eingangs erwähnt, erstreckt sich die geplante A 39 grundlegend auf der heutigen Trasse der B 4. Hier ist einmal der Planungskörper der A 39 dargestellt. Es gibt Veränderungen bzw. Ergänzungen im Bereich der Anschlussstellen, wo wir der Situation gerecht werden, dass wir uns zukünftig auf einer Autobahn und nicht mehr auf einer Bundesstraße befinden. Gleichzeitig sind neue Entwässerungsanlagen, also Regenrückhalteanlagen, in den Teilbereichen vorgesehen. Zusätzlich ist für den Bereich Moorfeld ein Tunnelbauwerk vorgesehen; darauf werden wir später sicherlich noch im Detail zu sprechen kommen.

(Folie)

Dann möchte ich kurz schematisch darzustellen, welche aktiven Schallschutzanlagen in diesem Bereich vorgesehen sind. Es gibt hier aktive Lärmschutzanlagen; das sind diese Strichdarstellungen. Hier befindet sich, wie eingangs gesagt, der Lärmschutzunnel. Hier ist die Erbstorfer Landstraße; hier werden die Lärmschutzanlagen entlang der A 39 fortgeführt.

Dieses Symbol sei kurz erklärt: Ab hier, also ab der Ilmenau-Brücke, beginnt der offenporige Asphalt, später OPA genannt.

(Folie)

Jetzt habe ich im Bereich Moorfeld ein bisschen hineingezoomt, damit das etwas besser erkennbar ist. Es folgen jetzt ein paar Bilder. Damit möchte ich mich jetzt nicht lange aufhalten. Es ist nur kurz das Vorher und Nachher dargestellt.

(Folien)

Das sind diese Bestandsaufnahmen nördlich von Moorfeld. Auf der linken Seite ist dargestellt, wie es zukünftig aussieht, wenn die A 39 so ausgeführt wird, wie sie geplant ist. Wir haben noch einmal den Bestandsbewuchs entfernt. Man sieht sehr schön die Lärmschutzanlagen, also die Wälle und auch Wände hier in dem hinteren Bereich, die dort zukünftig zu sehen sein werden. Hier ist das Gleiche noch einmal betrachtet aus der östlichen Wohngegend, Gerhart-Hauptmann-Straße. Da sehen wir den heutigen Wall; dahinter liegt in Tallage die heutige B 4. Hier ist ein Bild mit der zukünftigen Verwaltung des Lärmschutzunnels. Das gibt es im Vergleich zu heute eine sehr ähnliche Ansicht. Hier sehen wir das Bauwerk der Erbstorfer Landstraße im Bestand und hier das zukünftige südliche Tunnelportal mit dem neuen Bauwerk der Erbstorfer Landstraße. Sie sehen die neuen, aktiven Lärmschutzanlagen und die neu gestaltete Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße.

Dann gehen wir auf den südlichen Bereich über. Ich habe hier einen Film von einer Durchfahrt des Tunnels mitgebracht, damit man sehen kann, wie sich die neuen Anlagen, also die aktiven Schallschutzanlagen und auch das Tunnelbauwerk an sich, für den Fahrzeugführer später darstellen.

(Film)

Man kommt hier in das nördliche Tunnelportal. Zu sehen sind hier die aktiven Lärmschutzanlagen, das heißt, hier oben die Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände. Es gibt auch Gabionen-/Wandkombinationen, die sich als Schallschutzpaket insgesamt darstellen. Wir durchfahren den Tunnel einmal. Ich weiß, die Darstellung ist jetzt ein bisschen dunkel. Das geht leider nicht anders. Hier sieht man, wie man auf die Erbstorfer Landstraße herauskommt. Hier ist der Ausfädelungsbereich. Wenn wir ein bisschen weiterfahren, sehen wir auf der rechten Seite die neuen aktiven Lärmschutzanlagen, die vorgesehen sind, und dann den Einfädelungsbereich für diejenigen, die auf die A 39 Richtung Süden fahren und sich dann hier auf dem Verflechtungsstreifen befinden. Wir haben hier einen Bereich zwischen den beiden Anschlussstellen, wo aufgrund der Ergebnisse der Mikrosimulation, also aufgrund dessen, wie sich die Verkehrsflüsse hier einstellen, Verflechtungsstreifen vorgesehen sind. Diesen Verflechtungsstreifen nutzen wir jetzt und fahren dann von der A 39 herunter, um im Bereich Bleckender Landstraße zu enden. Auch hier wird der Bereich vollständig umgestaltet. Das sehen wir gleich auf dem nächsten Plan.

(Folie)

Das ist der Bereich hier. Hier ist in Grau die heutige B 4 dargestellt. Hier befindet sich - einfach zur Erläuterung - die B 216. Hier dargestellt ist dann die neue Planung der A 39. Das heißt, bis zur geplanten Anschlussstelle B 4 befinden wir uns auf der heutigen B-4-Trasse. Dann schwenken wir in Richtung Osten, Südosten leicht ab. Hier befindet sich das Planungsende des Abschnitts 1 mit der neu angelegten Anschlussstelle B 216 und hier der Anschlussstelle B 4.

(Folie)

Auch hier möchte ich kurz darstellen, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen in dem Bereich vorgesehen sind. Die roten Linien hier stellen Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände bzw. Gabionen-Kombinationen dar. Bis hierhin - hier ist noch einmal das Symbol für den offenporigen Asphalt - wird der OPA dann gebaut.

(Folien)

Hier sind noch ein paar Vorher/Nachher-Bilder. Diese will ich an dieser Stelle nicht weiter erläutern. - Hier zum Abschluss der Bereich des Kreisverkehrs Richtung Schützenplatz: Da haben wir das Brückenbauwerk hinüber zur Bundeswehrrkaserne. Auch da sieht man sehr schön, wie sich die neuen Lärmschutzanlagen in dem Bereich darstellen, die dann nachher in Lärmschutzwälle und vorhandene Lärmschutzanlagen übergehen.

Zum Abschluss unseres kurzen Überblicks - -

(Zuruf: Wo ist die Anschlussstelle Nord?)

- Dazu kommen wir gleich. Ich zeige noch zwei Folien; dann können wir uns über die Anschlussstelle im Detail unterhalten.

(Folie)

Hier sind in einem Überblick die naturschutzfachlichen Themen dargestellt. Hier sehen wir einmal die Größe der Eingriffe, die wir insgesamt im Abschnitt 1 der A 39 auslösen. Das sind die knapp 95 ha, die hier unten dargestellt sind. Dem gegenübergestellt sind dann die Kompensations- und Ausgleichsflächen, die wir da geplant haben. Das sind die 108 ha ungefähr. Dann sehen wir hier, wie sich die Kompensationsmaßnahmen auf die einzelnen Teilbereiche aufteilen können.

(Folie)

Abschließend dargestellt ist auf dieser Folie der Kompensationsbedarf im Vergleich zu dem Maßnahmenumfang, der in Abschnitt 1 vorgesehen ist. Da kann man noch einmal schön sehen, wie sich die Flächen in den einzelnen Bezugsräumen darstellen und wie es gelöst worden sind. Das heißt, der Maßnahmenumfang ist etwas höher als der Kompensationsbedarf.

An dieser Stelle will ich meinen Kollegen Herrn Schlattmann fragen, ob da noch etwas zu ergänzen wäre. - Im Moment nicht. Das werden wir sicherlich nachher alles im Detail erörtern. Von daher wäre ich erst einmal zu Ende und würde an die Planfeststellungsbehörde übergeben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz.

(Zuruf)

Eine Sache kurz vorab: Wenn Sie sich hier mit einem Beitrag zu Wort gemeldet haben, möchte ich Sie bitten, zu Beginn Ihres Beitrags kurz Ihren Namen zu nennen und auf jeden Fall dann in das Mikrofon zu sprechen.

Lymant (Einwender):

Lymant, Bei der Pferdehütte 9 a. - Wo bleibt der Anschluss nach Norden? Die ganzen Lärmschutzanlagen sollen weggenommen werden. Da sollen irgendwelche anderen Lärmschutzmaßnahmen hin. Es soll verkürzt werden und alles. So etwas ist doch eine Frechheit.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, können Sie etwas dazu sagen?

Matz (Antragsteller):

Ich möchte dazu einen Plan öffnen, damit wir uns das einmal ansehen können.

(Folie)

Das ist der gesamte Plan für den ersten Abschnitt bzw. der Lageplan 1, der Ihren Bereich entsprechend darstellt. Ich zoomte einmal in den Bereich hinein. Ich gehe davon aus, dass Sie diesen Bereich hier meinen. - Da ist die rote Linie dargestellt. Diese rote Linie ist die neue Lärmschutzwand, die hier beginnt und dann in diesen Bereich weiterführt. Da ist eine neue Lärmschutzanlage vorgesehen.

(Zuruf: Aber wie weit? - Weiterer Zuruf: Verkürzt!)

- Wieso verkürzt?

(Zuruf)

- Wir haben den Lärmschutz an der Stelle aktiv geprüft bzw. errechnet, und wir haben die Lärmschutzanlage nach dem bemessen, was die Ergebnisse hergegeben haben. Das heißt, die Lärmschutzwerte, die einzuhalten sind, sind dort auf jeden Fall eingehalten.

(Zuruf: Das kann ja nicht sein!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Entschuldigung! Sie können nicht einfach so das Wort ergreifen. Sie müssen sich schon kurz melden und in das Mikrofon sprechen.

Lymant (Einwender):

Jedenfalls ist jetzt ein Lärmschutz da, und der soll - nach angeblich neuen Berechnungen - verkürzt werden. Das ist alles.

Matz (Antragsteller):

Es wird auch zukünftig dort eine aktive Lärmschutzanlage vorhanden sein.

(Zuruf von Lymant (Einwender))

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Lymant, einen Moment! Ich möchte an dieser Stelle kurz klarstellen, dass wir hier heute zusammengekommen sind, um die Stellungnahmen und Einwendungen der Träger öffentlicher Belange zu diskutieren. Die im Trassenbereich wohnenden Einwander werden schwerpunktmäßig morgen drankommen und können dann alles das noch einmal vortragen.

(Zuruf)

- Sind Sie als Vertreter Träger öffentlicher Belange hier?

(Zuruf: Nein, aber als Anwohner!)

- Ja, ganz kurz. Dann möchte ich aber, wie gesagt, hier fortfahren.

Dr. Scharf (Einwender):

Ich habe eine Informationsfrage. - Dr. Scharf, Bewohner der neuen und der alten Trasse, Gerhart-Hauptmann-Straße, Mitglied des Rates der Hansestadt Lüneburg.

Wohl wissend, dass wir morgen unsere Einwendungen vortragen dürfen und die Stadt Lüneburg auch noch Stellungnahmen abgeben wird, möchte ich doch ein Problem ansprechen. Wenn ich es richtig verstanden habe - ich spreche von dem Abschnitt nördlich des geplanten Tunnels -, haben wir bislang einen Lärmschutzwall auf östlicher Seite Richtung Adendorf. Dieser Lärmschutzwall, der bislang den Lärm von der Ostumgehung abgehalten hat, soll wegfallen und durch Flüsterasphalt ergänzt werden. Das halte ich in unserem Gebiet für eine ganz wesentliche Frage. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie das heute noch einmal kurz erörtern würden, vor allen Dingen auch vor dem Hintergrund, dass wir meistens Westwind haben und der Schall dann über das gesamte Moorfeld-Ost ausgebreitet werden würde. Der Flüsterbeton ist für meine Begriffe keine ausreichende Alternative. - Danke schön.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Scharf. - Wenn Sie ganz kurz dazu noch etwas sagen wollen.

Matz (Antragsteller):

Ja. Die Schallschutzanlagen für den gesamten Abschnitt 1 der A 39 wie auch in diesem Bereich nördlich des Bereichs Moorfeld sind nach gültigen Berechnungsverfahren berechnet worden, Verfahren also, die vom Rechtsweg her vorgeschrieben worden sind. Dabei wird zugrunde gelegt, dass der Wind sich in alle Richtungen gleichzeitig ausbreitet. Das heißt, der schlechteste Fall wird angenommen. Wir haben hier in diesem Bereich die aktiven Schallschutzanlagen in Form von Wänden. Wir haben hier den Tunnel, den ich eingangs genannt habe, und wir haben im vorhergehenden Bereich den offenporigen Asphalt, der den Lärm genau an der Quelle angeht, was gegenüber Wallkonstruktionen deutlich zu bevorzugen ist. Mit diesem Gesamtpaket, das wir da geschnürt haben bzw. errechnet haben, können wir den Schutz des Wohngebiets Moorfeld erreichen. Damit ist die Aufgabe

an der Stelle gelöst, und der Wall ist von der Lärmschutzseite her an dieser Stelle zukünftig nicht erforderlich.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz, für diesen ergänzenden Vortrag. - Jetzt würde ich gern im Plan fortfahren. Ich hatte eingangs erwähnt, dass die Gebietskörperschaften sich als Erstes zu Wort melden können.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Eine Verständnisfrage!)

- Eine Verständnisfrage. Bitte!

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Mein Name ist Rüdiger Nebelsieck von Mohr Rechtsanwälte aus Hamburg. - Ich habe eine Frage zur geplanten Breite der Trasse. Sie hatten den Regelquerschnitt 31 erwähnt, aber dann ausgeführt, dass die Bankettbreite noch zusätzlich vergrößert worden sei. Da interessiert mich insbesondere, was Sie damit meinten, dass diese verbreiterte Bankettbreite als Reserve für zukünftige Bedarfe geplant wäre. Das ist ein bisschen vage geblieben. Es ist die Frage: Soll da später noch eine weitere Fahrbahn gebaut werden können? Wenn ja, wie haben Sie das in Ihren Verkehrsprognosen, bei dem, was dann die Folge solcher breiteren Fahrbahnen wäre, berücksichtigt?

Matz (Antragsteller):

Die dargestellte Querschnittsbesonderheit - so nenne ich es jetzt einfach einmal - beruht darauf, dass wir zu erwartende Verkehrsmengen ermittelt haben. Wir haben die Spitzen von etwas über 61.000 Fahrzeugen in der Prognose dargestellt. Wir haben Mikrosimulationen für den Bereich Lüneburg durchgeführt. Wir haben also den Verkehr mikroskopisch simuliert und festgestellt, wie die Verkehrsqualität auf der A 39 tatsächlich zu erwarten ist. In dem Zuge haben wir festgestellt, dass es durch die zahlreichen Anschlussstellensituationen Probleme geben kann bzw. Probleme geben wird, und haben da schon heute Maßnahmen getroffen, wie beispielsweise den Verflechtungsbereich, den ich in dem kurzen Video gezeigt habe und der dazu dienen soll, diese Verflechtungsprozesse abzufangen bzw. zu lindern. Gleichzeitig haben wir längere Ein- und Ausfädelungsbereiche an einigen Anschlussstellen vorgesehen, um dieses Problem in den Griff zu kriegen. Das heißt, wir haben damit hergeleitet, dass die theoretisch in den Regelwerken dargestellte maximale Verkehrsmenge im Stadtgebiet so nicht unbedingt eins zu eins zu übertragen ist. Dieser Ein-Meter-Streifen, der rechts und links im Bankettbereich vorgesehen ist, soll dazu dienen, dass wir den Querschnitt in Teilbereichen später erweitern können.

(Zuruf von RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf))

- Der 1 m breite Bereich, der jetzt noch Bankett ist, soll dann Asphalt sein, richtig.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Als Fahrbahn?)

- Ja.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Also noch eine Spur mehr!)

- Wenn es erforderlich werden sollte und sich die Verkehrszahlen so einstellen sollten, dann ist es möglich, mit geringem Eingriff die bauliche Umsetzung durchzuführen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Eine Rückfrage, Herr Nebelsieck.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Ich möchte, dass Sie das ins Protokoll aufnehmen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das wird hier ohnehin alles protokolliert. Das hatte ich eingangs erwähnt. Wir führen hier ein Wortprotokoll. Da geht nichts verloren. - Darf ich Sie kurz fragen, für wen Sie hier auftreten?

Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Für den Dachverband der Bürgerinitiativen „Keine A 39“ und die Gemeinde Barendorf.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Ich denke, dass die Gemeinde Barendorf an geeigneter Stelle zu Wort kommen wird.

Ich möchte jetzt im Plan fortfahren mit der **Stellungnahme** oder den **Einwendungen der Stadt Lüneburg**. - Herr Moßmann, bitte!

Moßmann (Hansestadt Lüneburg):

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Mein Name ist Markus Moßmann. Ich bin unter anderem Verkehrs- und Umweltdezernent der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg hat den heutigen Termin zum Anlass genommen, mit zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie mit ihren Anwälten Herrn Dr. Kersandt und Herrn Birko aus einer Kanzlei, die uns vertritt, hier vor Ort zu erscheinen.

Ich möchte zur Information aller anführen bzw. erläutern, dass im Vorfeld des heutigen, morgigen und übermorgigen Erörterungstermins zur A 39 mit der Anhebungsbehörde Abstimmungen dahingehend stattgefunden haben, dass am 28., also am kommenden Donnerstag, ein eigener Erörterungstermin zur A 39 stattfinden soll, weil die Hansestadt Lüneburg zahlreiche Einwendungen und eine umfangreiche Stellungnahme zu dem Verfahren abgegeben hat.

Nach meiner Meinung und der Meinung unserer Anwaltschaft sollte dieser Erörterungstermin im gleichen Rahmen stattfinden wie die Termine am Montag, Dienstag und Mittwoch, einfach aus dem Grund, weil das Gesetz einen Erörterungstermin vorsieht und diese Erörterungen, auch wenn der Termin nicht öffentlich ist, dann im gleichen Kreis stattfinden sollen; das auch vor dem besonderen Hintergrund, dass die Hansestadt Lüneburg, um ein transparentes Verfahren zu gewährleisten, in der Vergangenheit einen Begleitausschuss A 39 eingerichtet hat, in dem neben Trägern öffentlicher Belange - zum Beispiel BUND und NABU - auch Einwohnerinnen und Einwohner der Hansestadt Lüneburg vertreten waren. Das betrifft im ersten Planfeststellungsabschnitt insbesondere den Abschnitt Moorfeld, Ebensberg. Wir haben Ihre Planungen bzw. die Planungen des Vorhabenträgers dargestellt und haben in dem Begleitausschuss die Einwendungen aus der Bürgerschaft aufgenommen. Die Verwaltung hat dann im Anschluss eine umfangreiche Stellungnahme und Einwendungen erarbeitet und mit einem Beschluss des Verwaltungsausschusses am 27.06.2012 hinterlegt. Deswegen kann das Interesse der Hansestadt Lüneburg nur sein, dass unsere Einwendungen und Stellungnahme hier im vollen Umfang erörtert werden.

Ich sage auch: Wir werden uns natürlich nicht verschließen, am 28. mit Ihnen unsere Einwendungen und unsere Stellungnahme zu erörtern, soweit das heute nicht abgehandelt werden kann. Ich mache aber darauf aufmerksam, dass wir im Vorfeld die Rechtsposition vertreten haben, dass zu diesem Termin am 28. mangels öffentlicher Bekanntmachung nicht ordnungsgemäß eingeladen wurde. Das hatten wir im Vorfeld auch mit Ihnen erörtert.

Ich möchte wirklich nur schwerpunktmäßig ein paar Punkte loswerden, weswegen ich meine, dass diese Einwendungen und Stellungnahmen in vollem Umfang in diesem Kreis erörtert werden sollten.

Ein maßgeblicher Punkt - ganz allgemein - war für die Hansestadt Lüneburg - um auch die Einwendungen und Bedenken aus der Anwohnerschaft hier aufzunehmen - der Lärmschutz. Diese Einwendungen werden ganz deutlich in unserer Forderung, wie sie Ihnen auch vorliegt, im Bereich Lüne-Moorfeld, was die Verlängerung des Tunnelbauwerks nicht nur so, wie Sie es geplant haben, sondern auch nach Süden betrifft. Herr Dr. Scharf saß zufälligerweise auch im Begleitausschuss und im Verwaltungsausschuss, wo wir den Erhalt des jetzigen Lärmschutzwalls, der in Richtung Adendorf den Lärm abhält, gefordert haben. Wir haben ein Umleitungskonzept eingefordert. Dieses Umleitungskonzept soll nicht nur Umleitungen in der Betriebsphase, sondern auch in der Bauphase absichern, und das nicht zu einem Zeitpunkt x, sondern das soll möglichst schon im Planfeststellungsbeschluss als nächstem Verfahrensschritt geregelt werden. Dritter und maßgeblicher Punkt waren auch unsere Gewerbegebietsentwicklungsplanungen im Bereich Bilmer Berg. Das sah schon die Linienbestimmung so vor.

All diese Punkte sind letzten Endes von der Hansestadt Lüneburg auch zur Maßgabe für die weiteren Planungen gemacht worden. Natürlich besagt dieser Beschluss des Verwaltungsausschusses, der mehrheitlich gefasst wurde, auch, dass das Vorhaben A 39 grundsätzlich begrüßt wird; aber mit dem größtmöglichen Schutz für die Anwohnerschaft hier in Lüneburg und mit dem größtmöglichen Konsens beispielsweise in Bezug auf Umleitungen, weil auch das irgendwann einmal zu Lärm führen wird, und in Bezug auf andere öffentliche Interessen wie ÖPNV, Radwegeverkehr und dergleichen.

Mein Petition ist, dass wir, soweit das vom zeitlichen Rahmen her möglich ist - aber wir haben uns alle nichts vorgenommen -, die Einwendungen und Stellungnahmen der Hansestadt Lüneburg heute umfassend erörtern. - Danke schön.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Moßmann, für diese Stellungnahme.

Bevor wir jetzt in die Materie einsteigen, will ich sagen, dass ich die Anregung sehr gerne aufnehme, dass wir den Termin am 28. so gestalten, wie von Ihnen vorgeschlagen. Wenn Ihnen das entgegenkommt und wenn Sie in ebenso zügiger Weise - auch mit der Zustimmung des Vorhabenträgers - Ihre Einwendungen denn auch erörtern können oder diesen Termin als geeignet ansehen, können wir also sehr gerne so verfahren.

Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Ich möchte Bedenken dagegen äußern. Nach § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz sind die Stellungnahmen und Einwendungen gemeinsam zu erörtern. Das heißt, selbst wenn Sie getrennte Termine machen, sollten die Betroffenen natürlich gerade von den Fachbehörden und von den Kommunen die Stellungnahmen kennen und sich da einbringen können. Deswegen ist die fehlende Bekanntmachung für den Folgetermin am 28. meiner Meinung nach ein Verfahrensfehler.

Ich **beantrage**, den Termin abzusetzen und die Erörterung zu einem Termin stattfinden zu lassen, zu dem vorher eine korrekte Bekanntmachung stattgefunden hat.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Günther, vielen Dank.

RA Günther (Einwender):

Falls dem nicht gefolgt wird, bitte ich, zu Protokoll zu nehmen, dass ich beanstandet habe, dass dieser Termin ohne Bekanntmachung stattfindet.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wie ich schon erwähnte, wird hier ein Wortprotokoll geführt. Es wird also alles festgehalten.

Meine Planung ging dahin, dass die Hansestadt Lüneburg selbstverständlich als Einwenderin und als Trägerin öffentlicher Belange hier auf diesem Erörterungstermin vorträgt und dass deren Belange und auch die Einwendungen erörtert werden. Bei dem Termin am 28. handelt es sich nach meiner Auffassung um einen Detailtermin, der auch, denke ich, ohne Weiteres zulässig ist - ein solcher Termin kann auch mit anderen Trägern öffentlicher Belange durchgeführt werden -, wo spezifische Belange der Stadt Lüneburg behandelt und besprochen werden können, die nicht notwendigerweise im großen Kreis erörtert werden müssen, ohne dass damit jetzt verbunden ist, dass die Öffentlichkeit ausgeschlossen wird.

Ich nehme auf jeden Fall Ihren Antrag zur Kenntnis und werde in Kürze darüber entscheiden. Jetzt würde ich erst einmal ganz gerne in der Sache fortfahren. - Dann hat jetzt die Hansestadt Lüneburg das Wort, um ihre Einwendungen und Stellungnahmen vorzutragen, soweit sie im Wesentlichen ungeklärt geblieben sind, auch nachdem Sie die Erwiderung des Vorhabenträgers zur Kenntnis genommen haben.

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Wir würden für die Hansestadt Lüneburg gerne mit dem **Thema Lärmschutz** beginnen, insbesondere mit dem Thema **Lärmschutz an der Pferdehütte**, weil das auch schon aus dem Auditorium kam.

Dazu ist die Auffassung der Hansestadt die folgende: Das Gebiet an der Straße Bei der Pferdehütte wurde im Planungsverfahren ursprünglich als Gewerbegebiet eingestuft. Zu der Einwendung der Hansestadt Lüneburg, dass es sich um ein Mischgebiet handelt, kam die Antwort des Vorhabenträgers, dass die Mischgebietsgrenzwerte nach der Verkehrslärmverordnung tatsächlich überschritten werden.

Wir haben hier eine Lärmberechnung vorliegen, die zum Beispiel Bei der Pferdehütte 15 eine Grenzwertüberschreitung in der Nacht von bis zu 12 dB (A) aufweist. Die Überschreitungen sind also zum Teil sehr hoch. Als Erwiderung - das halten wir für nicht ausreichend - steht jetzt die Stellungnahme im Raum, dass die Grenzwerte durch die Gewährung passiven Schallschutzes eingehalten werden sollen, und zwar auch nur für die Anwohner Bei der Pferdehütte 9 a. Richtig ist aber, dass es sich bei den Häusern Bei der Pferdehütte 9 a, 11, 13 und 15, die das gesamte Mischgebiet umfassen und damit auch das Lärmschutzniveau dieses Bebauungsplans abbilden, um ein Mischgebiet handelt.

Tatsächlich ist es auch so, wie es aus dem Auditorium kam, dass die bestehende Lärmschutzanlage, die im Zuge der Planfeststellung für die B 4 im Jahre 1981 geplant und errichtet wurde, zwar neu errichtet werden soll, aber im Umfang deutlich kürzer ausfällt als die jetzige Konstruktion. Das ist insofern verwunderlich, als im Jahre 1981 von einer Verkehrsmenge ausgegangen wurde, die

ungefähr bei der Hälfte des prognostizierten Verkehrsflusses für die A 39 liegt. Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt ist, wie es mit dieser Verhältnismäßigkeitsabwägung, also aktiver/passiver Lärmschutz, sein Bewenden haben soll, wenn einfach nur aus einer fehlerhaften Gebietseinstufung im Rückschluss die Gewährung passiven Schallschutzes abgeleitet werden soll.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Birko. - Möchte der Vorhabenträger dazu etwas sagen? - Herr Meyer!

Meyer (Antragsteller):

Ich habe die schalltechnische Untersuchung durchgeführt. In unserer Stellungnahme steht, dass wir anerkennen, dass das ein Mischgebiet ist. Es ist als B-Plan ausgewiesen. Damit besteht natürlich für alle Gebäude in diesem Mischgebiet, bei denen diese Mischgebietsgrenzwerte überschritten werden, ein Anspruch auf Lärmschutz. Wie damals die heutige Länge der Lärmschutzanlage zustande gekommen ist, vermag ich nachträglich nicht mehr nachzuvollziehen. Dieses Mischgebiet liegt ja nun etwas weg von der Straße. Wenn wir das erste Gebäude voll schützen wollten, müssten wir direkt vor dem Gebäude Lärmschutzwände bis 8 m Höhe vorsehen; nach hinten nehmen die Pegel dann kontinuierlich weiter ab. Deswegen haben wir diese Wand, die jetzt aber höher ist als die alte Wand, so vorgesehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer. - Herr Birko, sind Sie damit zufrieden?

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Nein. Das ist ja das bestehende Bild. Wir vermissen die Abwägung, die gesetzlich vorgesehen ist. Es wird auch öfter in den Unterlagen davon gesprochen, dass ein Vollschutzkonzept bezüglich des Lärms vorhanden sei. Das passt aber nicht, wenn man dann im nächsten Zug sagt: Ich gewähre passiven Lärmschutz. - Es ist also kein Vollschutzkonzept, insbesondere nicht an dieser Stelle. Die nach dem Bundes-Immissionsschutzrecht erforderliche Abwägung sehen wir nicht, wenn man einfach nur anerkennt - das wird ja auch zugestanden -, dass die Gebietseinstufung falsch war, und lediglich sagt: „Ja, richtig, das Gebiet wurde falsch eingestuft. Damit sind die Grenzwerte überschritten, zum Teil deutlich, insbesondere in der Nachtzeit um bis zu 12 dB (A)“, und dass man dann im nächsten Schritt einfach sagt: „Damit wird ein Anspruch auf passiven Lärmschutz gewährt“, das aber auch nur für einen Immissionsort, nämlich an dem „Bei der Pferdehütte 9 a“ - so die Stellungnahme -, am Immissionsort 7. Zudem ist immer noch nicht erklärlich, warum im Jahre 1981 die Wand oder der Wall so lang gebaut wurde. Das wird sicherlich einen Grund gehabt haben.

(Zuruf: Weil es erforderlich war!)

- Weil es erforderlich war; das ist der Grund. Dass das jetzt im Umfang zurückgebaut werden soll, ist weder für

die Hansestadt nachvollziehbar und sicherlich noch weniger für die betroffenen Einwohner an der Pferdehütte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, können Sie dazu Stellung nehmen?

Matz (Antragsteller):

An der Stelle möchte ich noch einmal darauf hinweisen: Die Verhältnismäßigkeit, die Sie angesprochen haben, wurde auch noch einmal auf Grundlage der neuen Vorgaben, die wir da bekommen haben, überprüft bzw. nachgerechnet. An dieser Stelle hat sich ergeben, dass sich die Verhältnismäßigkeit ein ganz klein bisschen anders darstellt als vorher. Sprich: Die dargestellte 4 m hohe Wand würde an dieser Stelle 5 m betragen; das heißt, es wird auch so ausgeführt. Das ist aber einfach dem Umstand geschuldet, dass eine neue Vorgehensweise in der Berechnung bzw. in der Abarbeitung der Verhältnismäßigkeit durchzuführen ist. Die Wand an der Stelle hat also zukünftig eine Höhe von 5 m, bzw. es sind 5 m geplant. Das dazu.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich habe an der Stelle auch einmal eine Frage: Haben Sie da eine Verhältnismäßigkeitsprüfung im engeren Sinne durchgeführt, also eine Kosten-Nutzen-Relation aufgestellt?

Matz (Antragsteller):

Genau.

Verhandlungsleiter Dierken:

Können Sie die kurz an die Wand werfen?

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Seit wann gibt es die denn?)

(Folie)

Meyer (Antragsteller):

Dieses Verfahren wurde erst im letzten Jahr von der Straßenbauverwaltung in Niedersachsen so eingeführt, indem man die Wirksamkeit verschiedener Wandhöhen zur Pegelminderung und die verbleibenden Schutzfälle betrachtet hat. Grundlage bei dieser Betrachtung ist also der Schutzfall. Schutzfall heißt, eine Grenzwertüberschreitung am Tag oder in der Nacht - wenn es am Tag und in der Nacht der Fall ist, dann sind es zwei Schutzfälle - an einer Etage einer Gebäudeseite. Wenn ein Gebäude in zwei Etagen an drei Hausseiten Überschreitungen hat, wären es sechs Schutzfälle.

Dann wird mit verschiedenen Wandhöhen untersucht: Was bringt es, wenn man die Wand jeweils etwas mindert? Was bleibt dann übrig, und was kostet das? - Hier hinten ist Vollschutz vorgesehen, und dann jeweils weiter runter bis 4 m, wie wir es bisher ja vorgesehen hatten. Die heutige Wand ist 3,50 m.

Hier werden die Kosten und die Wirksamkeit sowie ein Produkt aus beidem dargestellt. Damit ergibt sich

dann die jeweils höchste effektive Effizienz; so wird es genannt. Das ist das, was man einsetzt, um mit vertretbaren Kosten auch eine Wirkung zu erzielen. Das steckt dahinter. Hier sind sowohl die Kosten als auch die Wirkung an den verschiedenen Gebäudeseiten und -etagen drin. Dabei ist herausgekommen, dass nicht die 4-m-Wand, wie wir sie bisher vorgesehen haben, sondern eine 5-m-Wand hier das Effektivste wäre. Nach diesem Verfahren wird derzeit in Niedersachsen aufgrund des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgegangen - unter Berücksichtigung der Mischgebietswerte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer, für diesen Vortrag. - Herr Nebelsieck, möchten Sie auch für die Hansestadt vortragen?

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Nein, ich wollte genau dazu einen Antrag stellen, nämlich zur Tagesordnung. Wir sollten, wenn wir solche für viele Betroffene und Betroffenenengruppen wichtigen Themen erörtern, das nicht in der sturen Reihenfolge machen, sodass dann nur die Vertreter der Stadt ein solches wichtiges Thema besprechen, obwohl gleichzeitig andere betroffene Gruppen hier im Raum sitzen, die es unmittelbar angeht. Deswegen möchte ich **beantragen**, dass wir bei solchen wichtigen Themen die von Ihnen vorgegebene starre Reihenfolge verlassen und sachgebietsbezogen so erörtern, dass eine sachgerechte Erörterung im engeren Sinne auch wirklich möglich wird und dass nicht nur die Vertreter der Stadt zu diesem wichtigen Thema heute etwas sagen dürfen.

In der Sache möchte ich gerne nachfragen, ob denn tatsächlich die Verhältnismäßigkeitsprüfung durchgeführt worden ist, die uns nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.04.2010 zur B 96 bereits sehr detailliert vorgegeben worden ist. Da ist ja dieses gerasterte Verfahren, das Sie hier in Kurzform vorgestellt haben, skizziert und noch differenzierter ausgeführt, als Sie es hier gemacht haben. Deswegen die Frage: Haben Sie in Ihrer Tabelle zur Verhältnismäßigkeit auch Mischungen, was aktive Wandhöhen und Schallschutzmaßnahmen und offenporigen Asphalt angeht? Das müsste ja in den Varianten verschiedener aktiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend auch gemixt werden.

Das Zweite ist: Ich erinnere mich nicht, in der Vorbereitung dieses Termins diese Tabelle bereits gesehen zu haben. Wenn sie in den ausgelegten Planunterlagen noch nicht vorhanden war, dann **beantrage** ich, dass sie uns zur Verfügung gestellt wird und wir sie mit nach Hause nehmen können.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Nebelsieck, vielen Dank für den Vortrag. Zu Ihrem Antrag muss ich sagen, dass wir uns als Planfeststellungsbehörde, als Anhörungsbehörde auch Gedanken

gemacht haben, wie wir so einen Termin, der über mehrere Tage geht, strukturieren. Da denke ich, dass es sachgerecht ist, dass wir heute die Träger öffentlicher Belange zu Wort kommen lassen. Für die privat Betroffenen wird noch sehr viel Zeit verbleiben, um genau über diese Belange zu sprechen, zumal ja der Vorhabenträger dann in ähnlich kompetenter Besetzung vertreten sein wird und dazu Auskunft geben kann.

Möchten Sie, Herr Meyer, inhaltlich noch dazu Stellung nehmen?

Meyer (Antragsteller):

Ja, ich möchte noch einmal zum offenporigen Asphalt Stellung nehmen. Sicherlich wird als Lärmschutzmaßnahme auch der offenporige Asphalt berücksichtigt.

(Zuruf)

- Nein, das ist in dieser Tabelle nicht drin; das ist richtig. - In bestimmten Fällen, wenn es um ein kleines Wohngebiet geht, wird der offenporige Asphalt nicht berücksichtigt, weil er eine gewisse Länge haben muss, damit er entsprechend wirken kann. Er wurde in diesem Fall hier in die Tabelle nicht mit aufgenommen, weil er von vornherein ausgeschlossen ist.

Hier ging es dann um die verschiedenen Wandhöhen, also darum: Welche Betroffenheit ist unter Berücksichtigung dieser Mischgebietsbewertung vorhanden und welche Pegelminderung würde durch welche Wandhöhe in den verschiedenen Bereichen erreicht?

Im Übrigen - das hatte ich schon gesagt - wurde dieses Vorgehen, das dem Vorgehen des Bundesverwaltungsgerichts entspricht, erst in Niedersachsen so eingeführt, nachdem die Unterlagen in Bonn vorgelegen haben. Es ist ein relativ neues Verfahren, aber es entspricht dem derzeitigen Stand der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Aber ich hatte den Antrag gestellt, uns das vorzulegen! Können Sie uns Ihre neue Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Verfügung stellen?)

Verhandlungsleiter Dierken:

Sie haben - wenn ich es richtig verstanden habe - **eine Prüfung durchgeführt, die aber nicht Bestandteil der Unterlagen** geworden ist.

Meyer (Antragsteller):

Ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Die möchte ich auf jeden Fall gerne sehen. Ich denke, die kann auch auf Antrag zur Verfügung gestellt werden.

Meyer (Antragsteller):

Ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. - Herr Dr. Geiger!

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Vielleicht noch eine kurze Anmerkung zu diesem Thema und zu dem Umstand, dass auf der Grundlage von Einwendungen, die erhoben worden sind, die Planung noch einmal überprüft worden ist. Das ist ein ganz normaler Vorgang. Dazu ist das Anhörungsverfahren ja auch da, dass auf der Grundlage von Einwendungen die Planung nochmals angeschaut wird, überprüft wird und dann gegebenenfalls auch durch nachträgliche Untersuchungen verbessert und optimiert wird und dass im Zuge dessen dann auch Unterlagen anfallen. Das ist also ein ganz alltäglicher Vorgang. Es ist letztlich, wenn Sie so wollen, auch ein Ertrag des Anhörungsverfahrens, dass an dem Punkt die Schallschutzthematik noch einmal genauer angeschaut worden ist. Es bedarf nicht - nur um das klarzustellen -, aus Sicht des Vorhabenträgers jedenfalls nicht, der Auslegung solcher Untersuchungen. Deshalb sitzen wir ja hier heute zusammen und erörtern diesen Punkt. Aus Sicht des Vorhabenträgers bestehen aber keine Bedenken dagegen, diese Untersuchung, diese Tabelle - vielleicht als Anlage zum Protokoll - zur Verfügung zu stellen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Geiger. - In welcher Art und Weise das zur Verfügung gestellt wird, wird dann zu gegebener Zeit entschieden. Auf jeden Fall wird es zugänglich gemacht. Ich stimme mit Ihnen überein, dass dieser Termin genau solche Erkenntnisse zutage fördern soll. Möglicherweise besteht Gelegenheit, das im Internet bereitzustellen. Aber gut, die Modalitäten müssen wir hier jetzt im Einzelnen nicht behandeln.

Herr Kersandt!

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Kersandt, Andrea Versteyl Rechtsanwältin. - Herr Kollege Dr. Geiger, ich weiß nicht, ob Sie es sich nicht etwas einfach machen mit der Aussage, dass das keine auslegungsrelevante Unterlage ist. Meines Erachtens sind alle Unterlagen auszulegen, die die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Allgemeinheit und Nachbarn betreffen. Hier scheint mir das der Fall zu sein. Hier geht es um eine Abwägung unterschiedlicher Schutzvarianten im Rahmen dieser sogenannten Inselabwägung, die vom Vorhabenträger und dann auch von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmen ist und aus der sich Auswirkungen tatsächlich ergeben hinsichtlich der Höhe einer Schallschutzmaßnahme und von Lärmimmissionen. Insofern wäre es meines Erachtens das Mindeste gewesen, diese Unterlage mit auszulegen, damit man sich damit auch schon im Rahmen der Einwendungen auseinandersetzen kann. So sind wir in der Situation, dass Sie uns jetzt eine differenzierte Tabelle und Berechnung zur Verfügung stellen und es uns überlassen, uns im Erörterungstermin hierzu kurzfristig zu äußern. Das geht natürlich nicht. Insofern ist es das Mindeste, dass diese Unterlage zur Verfügung gestellt wird. Das ist das, was

der Kollege Nebelsieck schon beantragt hat. Dem **Antrag** schließen wir uns an. Dann werden wir diese Unterlage auswerten und prüfen und uns auch noch einmal dazu verhalten, ob sie nicht hätte ausgelegt werden müssen und ob sie nicht im Nachgang hier noch ausgelegt werden muss.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke schön, Herr Dr. Kersandt. - Über die Frage, was noch auszulegen ist, wird sich die Planfeststellungsbehörde auch noch Gedanken machen. Dazu warten wir am besten auch den Erörterungstermin ab. Am Ende des Termins haben wir auch Gewissheit darüber, ob hier nicht noch andere Defizite - sage ich einmal - zutage gefördert werden, die eine erneute Auslegung, gegebenenfalls eine Planänderung erfordern. Das ist an sich auch ein alltäglicher Vorgang. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Ein kurzer Hinweis: Die Rechtslage ist ja relativ einfach, weil ein Anspruch auf strikten Schallschutz besteht. Wenn davon aus wirtschaftlichen Gründen oder aus Gründen der Verhältnismäßigkeit abgewichen wird, dann muss das nachvollziehbar sein. Nachvollziehbar ist es immer nur, wenn es auch den Planbetroffenen zugänglich gemacht wird. Das geschieht eben über die Auslegung. Insofern ist das natürlich ein Versäumnis, das man hier rügen muss. Das ist auf das Schnellste nachzuholen. Ich werde das morgen auch zum Thema machen, ganz naheliegend. Deswegen empfehle ich dringend, wenn wir hier Verfahrensfehler vermeiden wollen, dass Sie veranlassen, dass diese grundlegenden Daten allgemein zugänglich sind.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Günther. - Dazu bitte Herr Brodehl.

Brodehl (Antragsteller):

Vielleicht kurz zur Klarstellung, weil ich das Gefühl habe, das ist ein bisschen falsch angekommen. Diese Berechnung wurde aufgrund der Einwendung noch einmal durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Auslegung waren diese Unterlagen nicht vorhanden, weil damals bei der Berechnung ein Gewerbegebiet zugrunde gelegt wurde und uns die Einstufung als Mischgebiet nicht bekannt war.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Brodehl, für die Erläuterung. - Bitte!

Willcox (BUND):

Jan Willcox, BUND. - Uns Naturschützern wird ja immer gerne vorgehalten, dass wir uns nur für Natur und Landschaft und die wildlebenden Arten zuständig fühlen und den Menschen gerne hinten runterfallen lassen. Ich muss ganz klar sagen, dass die Betroffenheit der Menschen, die hier durch den Lärm betroffen sind, für uns ein ganz erheblicher Belang ist. Wenn sich jetzt herausstellt, dass im Nachhinein Untersuchungen durchgeführt wurden, die zeigen, dass die Betroffenheiten hier bisher unzureichend

gewürdigt worden sind, dann ist das aus unserer Sicht nicht tragbar. In meinen Augen müssen uns entsprechende Unterlagen zur Prüfung vorgelegt werden, verbunden mit der Möglichkeit, sie in entsprechender Zeit zu prüfen und sich entsprechend zu verhalten. Von daher schließe ich mich diesen **Anträgen** an, dass uns diese Unterlagen zugänglich gemacht werden, verbunden mit der Möglichkeit, sie entsprechend zu prüfen, bevor wir uns dazu verhalten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Willcox. Das wird aufgenommen. - Zu dem Thema noch einmal Herr Nebelsieck.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Ich habe eine Nachfrage zu dem Umfang dieser Nachberechnung, dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung. Ist das nur diese eine Tabelle, oder gibt es noch einen Textteil mit weiteren Erwägungen?

Meyer (Antragsteller):

Wir haben, wie Herr Brodehl eben gesagt hat, diese Untersuchung durchgeführt, nachdem der Einwand vorgebracht wurde, dass hier eine andere Gebietsausweisung zu erfolgen hat, das geprüft und auch bejaht wurde. Dann war natürlich ein deutlich größerer Anspruch vorhanden. Aufgrund dieser Tatsache wurde dann diese Variantenuntersuchung durchgeführt, inwieweit man zu anderen Höhen kommen könnte.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Die Frage war in Wirklichkeit: Gibt es noch andere Daten als diese Tabelle? Gibt es noch einen Textteil, gibt es weitere Verhältnismäßigkeitsprüfungen, etwa die Kombination verschiedener Wandlängen zur Wandhöhe? Es fällt ja auf, dass Sie in dieser Tabelle nur eine einzige Länge haben. Das ist erkennbar zu kurz gesprungen, insbesondere in der Kombination mit offenporigem Asphalt als weiterer aktiver Schallschutzmaßnahme.

Das Bundesverwaltungsgericht schreibt doch in der besagten Entscheidung von Anfang 2010 - sie ist ja nicht mehr ganz frisch, sondern schon länger bekannt - vor, dass aktive Schallschutzmaßnahmen im Vergleich zu passiven Schallschutzmaßnahmen ins Verhältnis gesetzt werden müssen. Nun haben wir hier aber zwei mögliche aktive Schallschutzmaßnahmen, nämlich Wände und Wälle einerseits und offenporigen Asphalt andererseits und gleichzeitig natürlich die Möglichkeit, verschiedene Wandlängen und offenporigen Asphalt miteinander zu kombinieren. Deswegen war die Frage: Ist das alles, was Sie nachträglich gemacht haben, oder gibt es weitere Verhältnismäßigkeitsprüfungen, die das noch diversifizierte darlegen?

Meinen **Antrag** möchte ich abschließend noch entsprechend konkretisieren. Ich hätte eine Entscheidung der Behörde nicht irgendwann, sondern ich möchte ger-

ne, dass diese Untersuchung im Tagesverlauf vom Vorhabenträger hier allgemein zur Verfügung gestellt wird. Ich würde das in Vorbereitung des morgigen Tages gerne schon einmal sehen und prüfen können.

(Beifall)

Meyer (Antragsteller):

Es werden bei so einer Untersuchung natürlich im Vorfeld bestimmte Sachen ausgeschlossen; sonst könnte man beliebig viele Tabellen erstellen. Wir haben uns in dieser Tabelle auf das beschränkt, was hier schalltechnisch Sinn macht. Der OPA zum Beispiel und eine deutlich längere Wand wurden schon im Vorfeld, auch bei der alten Untersuchung, ausgeschlossen. Daher hat sich diese Untersuchung, wie Sie es hier sehen, auf die verschiedenen Wandhöhen beschränkt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das heißt - wenn ich kurz zurückfragen darf -, Sie haben also keine weiteren Unterlagen, Informationen, die das widerspiegeln, was Herr Nebelsieck begehrt oder verlangt hat?

Meyer (Antragsteller):

Wir haben natürlich einen ganzen Stapel von weiteren Tabellen, die aus dem Programm heraus erstellt werden können. Die können wir gerne zur Verfügung stellen. Dieses ist die Quintessenz der Berechnung, die dabei herausgekommen ist.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Ich habe noch eine Nachfrage. Ich habe es vorhin so verstanden, dass der aktive Schallschutz, der aufgrund einer früheren Planfeststellung geschaffen worden ist, nunmehr verkürzt wird. Ist das zutreffend?

Meyer (Antragsteller):

Das ist zutreffend. Vorhanden ist ja heute eine längere Wand, die aber niedriger ist. Warum diese Länge damals so zustande gekommen ist, die im Wesentlichen Gewerbeobjekte schützt und nicht dieses Mischgebiet, das kann ich nicht nachvollziehen, und dazu kann ich auch nichts zu sagen, weil ich bei der damaligen Planung natürlich nicht dabei war.

RA Günther (Einwender):

Das hatte ich vorhin auch so verstanden. Nun ist es ja so, dass das Bundes-Immissionsschutzgesetz Grenzwerte festsetzt. Das bedeutet nicht, dass die unbedingt eingehalten werden müssen, sondern die können auch unterschritten werden, wenn es denn Sinn macht. Nun ist es so, dass wir aus der früheren Planfeststellung eine Rechtsposition herleiten können. All die Planbetroffenen, die früher, ob zu Recht oder zu Unrecht, Schallschutz gewährt bekommen haben, haben eine Rechtsgrundlage dafür, nämlich den früheren Planfeststellungsbeschluss.

Wenn Sie da etwas wegnehmen wollen, wenn Sie eine Rechtsposition zurücknehmen wollen, die einmal gewährt worden ist, dann muss das gerechtfertigt werden. Mich hat es ziemlich gewundert, dass bei einer Autobahnplanung auf einmal der Schallschutz gegenüber dem, den man schon vorher gehabt hat, verringert werden soll; denn selbst wenn der bestehende Schallschutz ein Mehr an Schallschutz gewährt, als es nach den früheren Grenzwerten notwendig gewesen ist, ist er gleichwohl ja nicht rechtswidrig gewesen, sondern das ist ein rechtmäßiger Schallschutz aufgrund einer früheren Planfeststellung. Wenn Sie den zurücknehmen wollen, dann ist das ein Eingriff in eine Rechtsposition.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn ich dazu noch kurz etwas sagen darf: Können Sie noch einmal Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, um wie viel an den betreffenden Stellen die Anwohner stärkeren Immissionen ausgesetzt sind?

Meyer (Antragsteller):

Wir können natürlich ergänzend noch Unterlagen erstellen. Es handelt sich aber im Wesentlichen um Gewerbeobjekte. Es sind Parkplätze da und andere Gewerbeobjekte.

(Folie)

Zum Beispiel dieser Bereich hier hinten, diese anderen Gewerbeobjekte, das ist als Mischgebiet eingestuft, und dieses Mischgebiet haben wir auch als Mischgebiet so berücksichtigt. Die Wand geht heute deutlich weiter bis hier hinten hin. Das heißt, diese Gewerbeobjekte werden geschützt. Für dieses Mischgebiet ist die Wand, wie sie hier vorgesehen ist, eben ausreichend. Warum die Wand hier hinten und auch hier vorne in diesem Bereich, wo eigentlich vom Schutzanspruch nach 16. BImSchV nichts vorhanden ist, damals deutlich länger gestaltet worden ist, das kann ich nicht sagen; das kann ich nicht nachvollziehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Eine Rückfrage, Herr Meyer: Ist dieses Mischgebiet jetzt schlechter geschützt als vorher?

Meyer (Antragsteller):

Bitte?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ist dieses Mischgebiet jetzt schlechter geschützt als vorher?

Meyer (Antragsteller):

Nein. Wir hatten bisher eine Erhöhung der Wand um 50 cm vorgesehen. Jetzt würden wir die Wand um einen weiteren Meter, also um anderthalb Meter erhöhen. Damit wird es besser geschützt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Mich würde aber auf jeden Fall, um auf diese Anträge zu reagieren, eine Unterlage interessieren, in der Sie praktisch noch einmal gegenüberstellen, welche Differenz aus altem und neuem Lärmschutz für die Anwohner dort herauskommt.

Herr Birko!

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Ich kann das gerne noch einmal konkretisieren. Die bestehende Lärmschutzkonstruktion wird um ca. 500 m verkürzt. 500 m - ich wiederhole es gerne noch einmal: Es ist natürlich schon befremdlich, wenn man sieht, dass eine Wand oder ein Wall, der im Jahre 1981 - auch wenn er tiefer ist - unter Zugrundelegung der Hälfte des Verkehrsaufkommens planfestgestellt und errichtet wurde, nun bei der Planung einer Autobahn mit dem doppelten Verkehrsaufkommen um 500 m verkürzt werden soll. Das ist die Kritik an der neuen Berechnung. Diese bezieht sich ja nur auf die Wall- oder Lärmschutzwandkonstruktion mit einer Länge von 260 m. Was vollständig fehlt, ist die Einbeziehung einer verlängerten Lärmschutzkonstruktion, nämlich so, wie sie im Bestand schon vorhanden ist.

Die andere Sache ist: Es wird immer nur über einen Immissionsort gesprochen. Das ist vorhin vielleicht auch untergegangen. In der Erwiderung des Vorhabenträgers ist die Rede von passivem Schallschutz für die Pferdehütte 9 a. Es gibt drei weitere Gebäude, bei denen die Grenzwerte überschritten sind. Wenn die Grenzwerte überschritten sind, dann kann auch keine Rede davon sein, dass diese Gebiete jetzt besser geschützt sind als vorher. Das ist nicht nachvollziehbar.

(Beifall)

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Ich würde gerne noch das ergänzen, was der Herr Kollege Birko gesagt hat. Wir haben überhaupt kein Verständnis dafür, dass vonseiten des Vorhabenträgers hier geäußert wird: Was damals Stand der Planung war und warum diese Lärmschutzwand damals so vorgesehen worden ist, ist uns nicht bekannt. - Vielmehr haben Sie das in Ihre Prüfung mit einzustellen, und zwar genau aus den Gründen, die mein Vorredner nannte: weil man nämlich aus einem Planfeststellungsbeschluss auch eine Rechtsposition erwirbt. Zumindest hätten Sie zu prüfen - das ist dann auch die **Bitte an die Planfeststellungsbehörde, das zu prüfen** -, inwieweit diese Rechtsposition nach wie vor besteht und ob nicht aus Gründen eines Verschlechterungsverbots hier nicht zumindest ein gleichwertiger Schallschutz vorzusehen ist.

Wir halten das für einen entscheidenden Fehler Ihrer Planung, und zwar nicht nur für einen entscheidenden rechtlichen Fehler, sondern auch für einen entscheidenden kommunikativen Fehler Ihrer Planung. Wen wollen Sie denn von Ihrer Planung an dieser Stelle überzeugen, wenn Sie eine bestehende Lärmschutzwand kürzen, obwohl Sie ein Projekt planen, das mit größeren Auswirkungen verbunden ist?

(Beifall)

Der Planfeststellungsbeschluss ist auch verfügbar. Wir haben ihn zumindest. Mich wundert auch, dass dieser Planfeststellungsbeschluss von damals der Planfeststellungsbehörde nicht vorliegt. Wir bitten also - ich habe Sie so verstanden, Herr Dierken, dass Ihnen dieser Planfeststellungsbeschluss nicht bekannt ist - die Planfeststellungsbehörde, sich diesen Planfeststellungsbeschluss zu besorgen und ihn auch zum Gegenstand der Prüfung, zum Gegenstand der Planfeststellungsakte zu machen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Kersandt. - Jetzt eine Frage: Wenn Ihnen der Planfeststellungsbeschluss von damals vorliegt - mir ist der jetzt aktuell nicht bekannt -, dann - -

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Herr Dierken, bei allem Verständnis: Es ist Ihre Aufgabe, sich diesen Planfeststellungsbeschluss zu besorgen.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Das ist richtig.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Es ist nicht Aufgabe der Hansestadt Lüneburg, Ihnen Unterlagen zu verschaffen, wenn Ihre Bitte darauf gerichtet sein sollte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Ich werde auf jeden Fall als **Arbeitsauftrag für den Vorhabenträger** formulieren, mir eine **vergleichende Gegenüberstellung der jeweiligen Lärmschutzmaßnahmen** zukommen zu lassen, aus denen ich ersehen kann, inwiefern jetzt - auch im Verhältnis zum damaligen Beschluss - eine Verschlechterung der Immissionssituation für die Anwohner resultiert. Den Beschluss werde ich mir selbstverständlich besorgen.

Gibt es noch Wortmeldungen zu dem Thema „Lärmschutz an der Pferdehütte“? - Herr Dr. Geiger!

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Herr Dierken, nur eine Ergänzung. Herr Günther, ich denke, die Entscheidung, dass in dem Bereich des Gewerbegebiets mit den Gewerbehöfen die bestehende 500 m lange Schallschutzwand entfällt, ist aus unserer Sicht rechtlich in Ordnung. Die Entfernung der Wand beruht darauf, dass die Fläche, auf der diese Wand steht, nunmehr für die Autobahn benötigt wird. Das heißt, die Wand muss dort weichen. Die Berechnung hat ergeben, dass auch bei Entfall dieser 500 m langen Wand in den Hinterliegergrundstücken, in der Nachbarschaft dort, in diesem Gewerbegebiet die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die Gesamtabwägung hat ergeben, dass angesichts dieser neuen baulichen Situation - Wegfall der Wand aus zwingenden baulichen Gründen, Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV für das

dahinterliegende Baugebiet - eine Ersetzung, sozusagen eine Zurücksetzung der Wand, ein Neubau dieser 500 m langen Wand aus Abwägungsgründen nicht geboten ist. Aus Gründen einer Grenzwerteinhaltung war eine Ersetzung ohnehin nicht geboten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger. - Ich werde das prüfen; so viel steht fest. - Bitte!

Constien (Einwender):

Guten Tag! Mein Name ist Volker Constien. Ich bin hier eigentlich für die Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld.

Eine Frage zum Lärmschutz Pferdehütte. Sie haben eine Grenzwertüberschreitung von 12 dB(A) genannt. Ich bin bisher davon ausgegangen, dass es sich um den Grenzwert für nachts handelt, der da überschritten wird. Meine Frage ist, ob es denn tagsüber auch eine Grenzwertüberschreitung gibt. Dann würde es ja nicht ausreichen, nur das Gebäude zu schützen; denn man hat wahrscheinlich auf den Grundstücken - die kenne ich ja nicht - einen Außenbereich, den man tagsüber nutzen möchte. Gibt es da auch tagsüber Grenzwertüberschreitungen? Müsste man dann nicht aktiven Lärmschutz vorsehen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Kann der Vorhabenträger etwas dazu sagen?

(Folie)

Meyer (Antragsteller):

Man sieht hier, dass dieses Gebäude extrem dicht an der Autobahn steht und dass durch die Lage dieser Gebäude hier natürlich auch hohe Lärmpegel vorhanden sein werden. Jetzt geht es darum: Welche Lärmschutzmaßnahmen muss man vorsehen, damit die Wirkung hier erzielt werden kann? Man kann hier natürlich beliebig hohe Wände bauen. Nur, die Kosten, die zusätzliche Anlagen verursachen würden, schnellen natürlich in die Höhe, wenn man gerade in diesem vorderen Bereich sehr hohe Wände vorsehen würde.

Vorhin wurde schon gesagt: Hier hinten in dem Gewerbegebiet werden zumindest in dieser Verlängerung keine Grenzwerte mehr überschritten werden. Von daher handelt es sich bei der Dimensionierung dieser Lärmschutzwand nur um eine Dimensionierung für dieses Mischgebiet hier. Bei dieser Dimensionierung, also bei dieser Verhältnismäßigkeitsberechnung werden natürlich auch die Tageswertüberschreitungen sowohl im Erdgeschoss als auch in den Außenwohnbereichen berücksichtigt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer.

Meyer (Antragsteller):

In den Außenwohnbereichen, in den Gartengeschossen werden mit dieser Wand dann keine Tageswerte mehr überschritten. Das war die Frage.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut, das war noch die entscheidende Aussage. - Meine Frage jetzt an die Hansestadt Lüneburg: Gibt es weitere Themen? Das Thema „Lärmschutz an der Pferdehütte“ haben wir schon ausgiebig erörtert. Dazu gibt es einen Arbeitsauftrag. - Bitte!

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Noch einmal abschließend zu dem Thema.

Suhrke-Konrad (AGL):

Hansestadt Lüneburg, Dagmar Suhrke-Konrad. - Es geht nur darum, kurz klarzustellen, dass nach der Berechnung, die von Herrn Meyer ursprünglich für das Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde, Überschreitungen im Außenbereich für die Pferdehütte von 3 dB(A) und im Tagesbereich von bis zu 7 dB(A) in den oberen Stockwerken zustande kommen. Das ist jetzt nur zur Erläuterung. Das ist also nicht ganz wenig.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Ich muss sagen, bei mir ist der Vortrag akustisch nicht vollständig angekommen. Herr Meyer, können Sie das noch einmal ausführen?

Meyer (Antragsteller):

Das bezog sich eben auf die alte Berechnung. Mit diesen neuen 5 m, das war die Aussage, die ich vorher getätigt habe.

(Zuruf: Das können Sie doch vorher gar nicht wissen! - RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39/Gemeinde Barendorf): Ist der Plan geändert worden mit den 5 m, oder ist das frisch?)

Verhandlungsleiter Dierken:

Die Frage von Herrn Nebelsieck lautet: Ist der Plan geändert worden, oder ist das frisch?

Matz (Antragsteller):

Die ausgelegten Planunterlagen sind natürlich nicht geändert worden; denn sie sind ja vorher ausgelegt worden. Das heißt, da stehen die 4 m drin. Die 5 m werden in den zukünftigen Planunterlagen drinstehen, die dann vorhanden sind.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39/Gemeinde Barendorf): Also gibt es eine geänderte Planung, die nach dieser Erörterung noch kommt. Verstehe ich das richtig?)

- Die Höhe dieser Lärmschutzanlage wird im zukünftigen Planungsstand 5 m betragen.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39/Gemeinde Barendorf): Sie kündigen einen Planänderungsantrag an?)

- Nein, ich kündige nichts an. Ich kündige auch kein Planänderungsverfahren an. Ich teile Ihnen nur mit, dass aufgrund der neu berechneten Ergebnisse, die wir Ihnen eben vorgestellt haben, die Höhe der Wand in der zukünftigen Planung 5 m betragen wird.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn ich an dieser Stelle erläutern darf: Wenn Sie die Unterlagen tatsächlich in einem Punkt ändern wollen, der nicht ganz unwesentlich ist, dann kann das zu einer Planänderung führen.

(Zuruf)

Das habe ich auf jeden Fall auf meinem Zettel stehen: Wenn die Unterlagen geändert werden, dann brauchen wir ein Planänderungsverfahren. - Bitte!

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

In der Tat kommt es im Laufe eines Verfahrens immer mal wieder zu Planänderungen, nicht zuletzt auf der Grundlage von Einwendungen. Eine ganz andere Frage ist, ob derartige Änderungen verfahrensrelevant oder verfahrensneutral sind. Aus unserer Sicht ist es im Gesetz angelegt, zunächst einmal in § 73 Abs. 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Danach sind alle Planänderungen verfahrensneutral, die mit Blick und in Richtung auf die Betroffenen zu keinen neuen, erstmaligen oder stärkeren Betroffenheiten führen. Ich gehe einmal davon aus, dass eine Verbesserung einer Lärmschutzwand, die zu einem besseren Schutz der Nachbarschaft führt, eine Planänderung sein wird, weil sich schlicht die Planunterlagen insoweit ändern werden, als auf dem Streckenabschnitt, den wir hier besprechen, aus 4 m 5 m werden. Aber das ist keine Planänderung, die eine Verfahrensrelevanz hat, weil sie nicht zu stärkeren Betroffenheiten führt. Das ist jedenfalls die Haltung des Vorhabenträgers. Selbstverständlich wird das die Planfeststellungsbehörde bzw. die Anhörungsbehörde, Herr Dierken, zu entscheiden haben. Aber das ist unsere feste Überzeugung zu dem Punkt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger. - Jetzt möchte ich die Hansestadt Lüneburg noch einmal bitten, mit weiteren Themen fortzufahren.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Wir würden aus der Sicht der Hansestadt Lüneburg gerne über das **Tunnelbauwerk** sprechen, das Sie, Herr Matz, hier eindrucksvoll vorgestellt haben. Eine solche Visualisierung des Tunnels - das haben wir auch in unseren Einwendungen dargelegt - hätten wir uns natürlich früher gewünscht. Aufgrund der Unterlagen, auf die sich die Einwendung bezog, war eine solche Visualisierung bislang nicht da. Vielen Dank für diese Darstellung.

Hinsichtlich des Tunnels haben wir mehrere Punkte, zu denen wir hier gerne etwas vortragen möchten. Dabei geht es einmal um die Gestaltung des Tunnels, um die Oberfläche unter dem Gesichtspunkt: Was ist hier eine notwendige Folgemaßnahme Ihrer Planung? Dann würden wir gerne über den Lärmschutz im Zusammenhang mit dem Tunnel sprechen; Stichwort: Sonic-Boom-Bauwerk. Wir würden gerne über die Gestaltung der Innenwände sprechen.

Ich würde gerne mit der Frage anfangen: Wie ist dieser Tunnel gestaltet? Er stellt ja einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Deshalb ist die Frage: Welche Maßnahmen müssen vom Vorhabenträger durchgeführt werden, um hier den Eingriff nicht nur zu kompensieren? Wir haben vorhin Ihre Übersicht gesehen, in der Sie den Kompensationsbedarf und auch das dargestellt haben, was Sie vorsehen, um den Eingriff zu kompensieren. Aber wir sind schon der Auffassung, dass mit diesem Eingriff in das Landschaftsbild aus dem Bundesnaturschutzgesetz Minderungspflichten folgen. Das heißt, Sie sind als Vorhabenträger verpflichtet, hier die Eingriffsfolgen abzumildern. Das, was hier bislang geplant ist, ist uns nicht genug. Sie kennen die Einwendung der Hansestadt Lüneburg. Es geht darum, dass die Stadt nicht zufrieden ist, wenn hier ein Boden aufgebracht und ein Rasen angesät werden soll, sondern vonseiten der Stadt stellt man sich etwas anderes vor. Das wird dann vonseiten der Stadt noch präzisiert werden. Da geht es einmal darum, dass auf dieser Tunneloberfläche in diesem Bereich keine Sackgasse entsteht, sondern dass hier ein Geh- und Radweg geschaffen wird, der aus Sicherheitsgründen auch beleuchtet werden muss. Darüber möchte die Stadt gerne mit Ihnen noch näher ins Gespräch kommen. Ferner geht es darum, dass die Tunneloberfläche aus Sicht der Stadt anders gestaltet werden muss. Ich war ganz froh, dass ich inzwischen auch Bäume auf der Tunneloberfläche sah. Als man hineinfuhr, standen da auf einmal zwei Bäume. Ich hatte mich gleich gefragt: Aha, ist da jetzt vielleicht doch mehr geplant als die pure Aussaat von Rasen? Aber dazu können Sie sich ja möglicherweise verhalten. Das wäre jedenfalls unsere Bitte.

Ich würde an der Stelle gerne das Wort an einen Vertreter der Stadt abgeben, damit noch einmal vertiefend etwas zu den Vorstellungen gesagt wird, wie dort dieser Geh- und Radweg, diese Nord-Süd-Verbindung, aussehen könnte.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Die Verlängerung des Weges und die Gestaltung der Oberfläche hängen natürlich im Wesentlichen auch davon ab, wie lang der Tunnel wird. In dem Zusammenhang möchte ich noch einmal auf unsere Stellungnahme zu der erforderlichen Länge des Tunnels hinweisen, die dann natürlich auch den Anschluss an den Nordosten bedingt. Zunächst einmal würde ich aufgrund der Gehwegebeurteilung - auch in der Nord-Süd-Achse - über die Länge des Tunnels in seiner Ausdehnung sprechen wollen, sowohl am Südportal als auch am Nordportal, insbeson-

dere was die Gestaltung betrifft, und dann anschließend über die Verlängerung in Form des Walls. Das hätte bei uns jetzt zunächst Priorität in der Diskussion, bitte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schulz und Herr Dr. Kersandt, für den Vortrag. - Wer vom Vorhabenträger möchte entgegnen?

Matz (Antragsteller):

Ich versuche einmal, in die Menge ein bisschen Ordnung hineinzubringen bzw. einfach einmal anzufangen. Ich würde sagen, wir sprechen einmal über die Länge - das war jetzt das Letzte, was kam - als Grundlage.

Der Lärmschutztunnel in diesem Bereich der A 39 ist ja, wenn man so möchte, der letzte Schritt im Hinblick darauf: Was kann man aktiv tatsächlich an Schallschutzmaßnahmen durchführen? Das heißt, das ist das Beste, was man schallschutztechnisch machen kann, und damit aber natürlich leider auch das Teuerste. Somit ist das bei der Variantenbetrachtung immer ein ausschlaggebendes Kriterium.

Wir haben in diesem Bereich den Tunnel vorgesehen. Wir haben insgesamt das Schallschutzpaket drumherum mit anderen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kombiniert, sprich: Wir haben den offenporigen Asphalt in beiden Bereichen, also nördlich und südlich des Tunnels. Wir haben diverse aktive Schallschutzanlagen wie Wände, Wälle, Gabionen etc. pp., sodass wir ein Schallschutzpaket erreichen, das zum einen in der Prüfung der Wirtschaftlichkeit gerechtfertigt ist und gleichzeitig auch den Schutzziele in Bezug auf die beiden östlich sowie westlich angliedernden Wohnbebauungen gerecht wird. Das heißt, das, was wir jetzt hier in der Antragsunterlage dargestellt haben, ist das Ergebnis dieser Variantenbetrachtung und stellt somit die optimale Lösung dar, durch die wir einen näherungsweise Vollschutz im Bereich Moorfeld erreichen. Damit ist die Länge des Tunnels begründet.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Das heißt, Herr Matz, das sind rein wirtschaftliche Aspekte bezüglich der Berechnungen?

Matz (Antragsteller):

Nein, im Vordergrund steht an dieser Stelle natürlich das Schutzziel, wenn man so möchte. Das wird mit dem dargestellten Schallschutzpaket erreicht. Gleichzeitig obliegt es natürlich der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Beides zusammen stellt das optimale Planungsergebnis dar.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, können Sie noch kurz darstellen, welches Schutzniveau dort mit dem Tunnel - auch im Vergleich zum bestehenden Lärmschutz - erreicht werden kann?

Matz (Antragsteller):

Ich glaube, es ist klar, dass im Bereich des Tunnels gegenüber heute eindeutig eine bessere Situation da ist, da

wir dort einen umschlossenen Körper haben. Das heißt also, dort ist das Lärmniveau deutlich geringer als heute. Ich würde dazu ganz kurz einmal in das Modell schalten, damit man das ein bisschen besser sieht.

(Folie)

Wir haben hier - das ist das nördliche Tunnelportal - auf dieser Seite Lärmschutzwälle mit einer vorgeschalteten Gabionenwand. Wir gehen dann über aktive Lärmschutzanlagen, die sich auch über das Tunnelportal erstrecken, hier dann wieder zurück. Wir haben dann den Tunnel an sich. Damit ist dort das optimale Ziel, also der sogenannte Vollschutz erreicht. Der einzige Bereich, in dem wir im ersten OG passiven Lärmschutz vorsehen müssen, ist auf der anderen Seite, also an der Erbstorfer Landstraße, in dem Bereich hier hinten. Da gibt es zwei Betroffenheiten, die über passiven Lärmschutz im ersten OG abgehandelt werden. Das ist aber auch den Antragsunterlagen entsprechend zu entnehmen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. - Bitte!

Suhrke-Konrad (AGL):

Bei den Bedenken hinsichtlich des Tunnels wurde nicht berücksichtigt, dass es einen Sonic-Boom-Effekt gibt. Das merken Sie auch, wenn Sie mit dem Pkw oder mit der Bahn durch einen Tunnel fahren; dann ergibt sich praktisch ein Druck auf den Ohren. Diese Untersuchung vermissen wir in den Antragsunterlagen.

Zudem hatte die Hansestadt auch angeregt, die Tunnelauskleidung schallabsorbierend zu gestalten, und zwar einfach, um dem Ganzen noch einmal Grund zu geben, entsprechend einheitlich auch die Immissionswerte einzuhalten.

Bei dem Sonic-Boom-Effekt ist es so, dass gerade bei dieser Orientierung der Autobahn im nördlichen Bereich ein Radius gefahren wird und die Bereiche da teilweise doch unter Umständen von dem Sonic-Boom-Effekt betroffen sein könnten. Dieser Nachweis fehlt uns.

Es wird hier davon gesprochen, dass die Bereiche städtisch sind und entsprechende Lärmwerte sowieso hinzunehmen sind. Aber - das können Sie hier auch sehr schön sehen - im östlichen Bereich der A 39 Richtung Norden sind landwirtschaftliche Flächen. Auf der anderen Seite sind Freiflächen und Kleingärten. Erst weiter entfernt sind entsprechende Verkehrswege, die den nördlichen Bereich belasten. Deswegen müssten wir die Forderung nach Berücksichtigung eines entsprechenden Sonic-Boom-Effekts bzw. der Verlängerung des Tunnels einfach aufrechterhalten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für diesen Vortrag. - Herr Matz!

Matz (Antragsteller):

Den Effekt, den Sie angesprochen haben, haben wir im letzten Jahr im Zuge der Informationsveranstaltung in der Universität Lüneburg behandelt. Darauf noch einmal kurz

eingehend: Das Modell, das Sie sich früher gewünscht hätten, wurde dort schon vorgestellt. Also, es ist der Öffentlichkeit eigentlich bekannt. Wir haben dort ausgeführt, welche Szenarien dort entstehen, um diesen sogenannten Knalleffekt - so haben wir ihn damals genannt - an dem nördlichen Tunnelportal tatsächlich hervorzurufen. Wir haben nachgewiesen, dass dieser Knalleffekt, so wie er befürchtet wird, nicht stattfinden wird. Insbesondere hat das auch damit zu tun, dass das Tunnelbauwerk an sich nicht mit einem Tunnelbauwerk vergleichbar ist, bei dem Sie diese Effekte verspüren, wo Sie also beispielsweise mit der Bahn etc. durchfahren. Das wird hier so nicht stattfinden. Ich werde gleich noch einmal an Herrn Meyer abgeben, damit er dazu noch Näheres ausführen kann.

Ergänzend jedoch zu Ihrer Einwendung bzw. zu Ihrem Einwand eben: Die Auskleidung des Innenbereiches des Tunnels wird sicherlich entsprechend dem aktuellen Stand der Technik im Zuge der Ausführungsplanung Berücksichtigung finden, sprich: So, wie es derzeit Stand der Technik ist, wird die Planung auch ausgeführt werden. Das heißt, wenn wir an dieser Stelle etwas benötigen, um eventuelle Knalleffekte oder sonst was zu lindern, wenn sie denn auftreten würden, würden wir es auch durchführen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Schulz!

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Herr Matz, Stand der Technik im rechtlichen Sinne, das ist die 16. BImSchV. Danach ist berechnet worden. Es gibt kein Berechnungsverfahren für den Sonic-Boom-Effekt. Wie können Sie da also sagen, das ist für Sie State of Art, Stand der Technik? Was ist für Sie da relevant, in der Tat Ergebnisse aus Forschung und Entwicklung? Denn für die Berechnung gibt es solche Vorschriften noch nicht.

Matz (Antragsteller):

Wie gesagt, die Ausführungsplanung für die Innenkonstruktion des Tunnelbauwerkes erfolgt nach aktuellem Stand der Technik. Das heißt, alles, was bis zum Zeitpunkt x bekannt ist, wird natürlich mit einfließen, wenn es denn in den aktuellen Regelwerken vorhanden ist.

Zu dem Punkt Knalleffekt möchte ich an Herrn Meyer abgeben, der Ihnen kurz die eine oder andere Detailbetrachtung darstellen kann.

Meyer (Antragsteller):

Ich möchte hierzu folgendermaßen Stellung nehmen.

(Folie)

Es kann aus dem Tunnelmund auf beiden Seiten der Schall austreten, der sich innerhalb des Tunnels durch Reflexionsflächen aufbauen könnte. Schallharte Flächen sind ja reflektierend, und dadurch baut sich ein Schallfeld auf. Das ist aber nur bei schallharten Flächen der Fall. Genau das wollen wir natürlich vermeiden. Das heißt, im

Rahmen des Tunnelentwurfes wird schon dafür gesorgt, dass der Schall aus den Portalbereichen nicht im erhöhten Maße austritt. Üblicherweise wird die Schallquelle nach RLS 50 cm oberhalb der Fahrbahn angesetzt. Wenn sich ein Schallfeld innerhalb eines Tunnels ausbildet, liegt das natürlich auch höher. Genau das soll dadurch vermieden werden, dass innerhalb des Tunnels Absorptionsflächen eingefügt werden, die diesen Schallaustritt aus den Tunnelportalen unterbinden werden oder den Schall gar nicht erst zustande kommen lassen. Das ist das, was von vielen Privatpersonen immer wieder als Knalleffekt - oder wie immer man das auch nennen mag - bezeichnet wird. Das Entstehen eines Schallfeldes innerhalb des Tunnels durch schallharte Flächen, das dann in den offenen Bereichen des Tunnelportals austreten kann und zu dem Schall auf der Straße hinzukommen würde, wird durch die Konstruktion des Tunnels vermieden.

Zu dem Zweiten, was Sie ein bisschen befürchtet haben, ist Folgendes zu sagen: Wenn da drinnen ein Schallfeld auftreten würde, würde das wie in einem Trichter in diese Richtung abgestrahlt werden. Es würde nicht im Bogen praktisch in das Wohngebiet gestrahlt werden, oder das würde es nur, wenn wir in diesen Bereichen reflektierende Wände hätten. Die sind aber alle hochabsorbierend ausgebildet. Das heißt, der Schall, wenn er denn austreten würde, würde dann durch diese Absorptionsflächen hier auch gemindert werden. Genau das wurde nach RLS so berechnet. Damit werden in diesem Bereich, gerade im nördlichen Bereich, alle Grenzwerte unterschritten. Das ist das Lärmschutzkonzept.

Es spielen natürlich auch dabei - wie bei dieser anderen Berechnung, die ich vorhin vorgestellt habe - die Kosten von Lärmschutzmaßnahmen eine Rolle. Ein Tunnel ist mit Abstand, mit deutlichem Abstand, die teuerste Lärmschutzvariante. Von daher muss man hier bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit gucken: Wie weit kann man einen Tunnel ziehen, und in welchen Bereichen kann man auch durch andere Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte hinkriegen? Wir haben also versucht, sowohl innerhalb des Tunnels dieses Schallfeld, das sich da aufbauen könnte, zu vermeiden, als auch im Umfeld - das hatte Herr Matz eben vorgestellt - durch diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen alle Grenzwerte in diesem Bereich einzuhalten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer. - Herr Schulz noch einmal.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Herr Meyer, die Kostenaspekte hatte auch Herr Matz schon genannt. Sie sprechen im Folgenden von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden. Dafür gibt es Berechnungen, Normen, Standards. Sie schreiben allerdings in die Antragsunterlagen hinein: Das wird schallabsorbierend ausgekleidet. - Welche konkreten Vorstellungen haben Sie da? Ich frage einmal, ob man die möglicherweise im Planfeststellungsbeschluss festschreiben könnte, damit wir nicht jedes Jahr wieder darüber diskutieren,

was im Moment Stand der Technik ist. Wir fordern hier Konkretes, und zwar mindestens genauso Hochabsorbierendes wie an den Wänden.

Meyer (Antragsteller):

Es wird sich da um ähnliche Materialien handeln, hochabsorbierende Materialien, die entweder im Deckenbereich oder in den Seitenbereichen vorgesehen werden, um genau dieses Schallfeld, dieses Hallfeld nicht auftreten zu lassen und damit einen erhöhten Lärmaustritt aus dem Tunnelportal zu vermeiden.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Herr Meyer, das ist vielleicht nicht Ihr Aspekt, sondern eher der des Vorhabenträgers. Eine Reflexion kann man natürlich auch auf der Sohle verringern, indem man offenporigen Asphalt vorsieht. Sie haben nicht vor, im Tunnel offenporigen Asphalt einzubauen. Dieser sollte dort allerdings eingebaut werden, damit das ganze System mit den Schallabsorptionen innerhalb des Tunnels auch plausibel ist. Sonst funktioniert Ihr System so nicht, Herr Meyer.

Meyer (Antragsteller):

Welche Maßnahmen genau vorgesehen werden, wird man prüfen müssen. Genauso besteht in den unteren Wandbereichen durch eine Verschmutzung die Gefahr, dass die Wirkung der Schallabsorption nicht mehr so stark sein wird. Es wird im Rahmen der Ausführungsplanung für den Tunnel noch genau geprüft werden, in welchen Bereichen nun welche Absorptionsflächen erforderlich sind. Es ist ja auch innerhalb von Räumen so. In welchen Bereichen füge ich welche Absorptionselemente ein, um einen Hall zu dämpfen? Ich denke nicht, dass wir das heute hier festlegen können. Wir können nur festlegen, dass dieser Austritt der Hallfläche aus dem Tunnelportal nicht stattfinden darf.

Verhandlungsleiter Dierken:

Zu dem Thema gibt es dort noch eine Wortmeldung.

Pahl (Einwender):

Herr Matz, Sie sagten gerade, wenn der Tunnel da ist, ist alles in Ordnung. Das hört sich gut an. Ich zweifle das aus folgendem Grund etwas an: Wenn Sie diesen Tunnel so durchführen wie geplant, dann müssen Sie, wie Sie Ihren eigenen Unterlagen entnehmen können, eine 8 m hohe Mauer an der Erbstorfer Landstraße anbringen. Sie haben aber in den Unterlagen geschrieben, dass man aus städtebaulichen Gründen - wegen einer Verschattung oder wie auch immer - den Bürgern entgegenkommt, sodass die Mauer nur 4 m hoch wird. Man kommt ein bisschen ins Grübeln, ob das wirklich ein Entgegenkommen ist; denn im Grunde genommen fehlt den Leuten Lärmschutz im Wert einer 4 m hohen Mauer.

Von daher war die Frage immer: Inwieweit müsste man den Tunnel verlängern, damit eine 4 m hohe Mauer wirklich berechtigt ist? In Ihrer Unterlage heißt es, Sie haben mehrere Varianten untersucht, was die Länge

angeht. Ich habe in Ihren Unterlagen keine gefunden. Deswegen hätte ich auch an Sie die Bitte, Herr Dierken, dass man nachvollziehbar für die Anwohner sagt, warum statt einer 8 m hohen Mauer eine 4 m hohe Mauer da sein soll. Das kann ich einfach nicht nachvollziehen. Wenn das richtig ist, dann bin ich ja zufrieden. Aber wenn es nicht richtig ist, dann muss das einfach geändert werden. Ich denke, diese Fragestellung bleibt einfach offen. Warum sollen sich die Bürger damit abfinden, dass oftmals dieser Lärmschutz einfach fehlt? Das ist ein offenes Problem, das bedarf einer Lösung. Der Hinweis, dass die Bürger sich damit abfinden sollen, kann nicht zufriedenstellen.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für den Vortrag. - In der Tat stellt sich hier die Frage, ob der Lärmschutz nach den gleichen Kriterien bemessen worden ist, wie das bei der Pferdehütte der Fall war. Mit anderen Worten: Gibt es hier eine Verhältnismäßigkeitsprüfung und eine Darlegung, die auch unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten genau zu diesem Ergebnis führt, Länge des Tunnels und Fortführung durch eine 4 m hohe Lärmschutzwand?

Meyer (Antragsteller):

Jetzt sind wir auf der anderen Seite des Tunnels. In diesen Bereichen werden alle Grenzwerte eingehalten.

(Folie)

Auf der anderen Seite des Tunnels, an der Erbstorfer Landstraße, werden an diesen Gebäuden hier vorne in der ersten Gebäudereihe im Obergeschoss nur die Nachtwerte um maximal 2,9 dB (A) überschritten.

Zur Tunnellänge. Auf dieser Seite - so hatten wir eben ausgeführt - werden durch zusätzliche umfangreiche, sehr hohe aktive Maßnahmen, also Wälle und Lärmschutzwände, die Grenzwerte alle eingehalten. In dem Bereich hier werden durch diese hohen Anlagen die Grenzwerte sowohl hier als auch auf der Seite alle eingehalten - übrigens auch in Adendorf. Auf der anderen Seite werden nur an diesen ersten Gebäuden im Obergeschoss die Grenzwerte nicht eingehalten. Auch da haben wir eine Verhältnismäßigkeitsuntersuchung gemacht. Aber vielleicht zunächst zur Tunnellänge.

Hier haben wir eine Anschlussstelle. Ein Tunnel mindert den Pegel eigentlich optimal. Im Endeffekt tritt aus den Bereichen selber kein Lärm mehr hervor. In einem solchen Anschlussstellenbereich muss man natürlich Lücken in einem Tunnel vorsehen, durch die der Lärm, der in dem Bereich stattfinden würde, entsprechend austreten würde. Von daher macht es in dieser Richtung aufgrund der Anschlussstelle eigentlich keinen Sinn, den Tunnel zu verlängern. Hier haben wir den offenporigen Asphalt vorgesehen. Als andere Alternative haben wir eben die hier vorhandenen Lärmschutzwände auf 4 m erhöht. Eine Verhältnismäßigkeitsberechnung gibt es auch für diesen Bereich. Das stellen wir auch der Planfeststellungsbehörde und Ihnen zur Verfügung.

Hier hat sich auch ergeben: Die derzeit vorgesehene 4 m hohe Wand ist, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis angeht, die effektivste Wand. Die Berechnung hat bestätigt, dass die 4 m hohe Wand, die wir hier vorgesehen haben, die effektivste Methode ist.

Ich möchte noch einmal auf Folgendes hinweisen: Lärm von der Autobahn tritt ja nicht nur hier auf. Er tritt auch weiter hinten und noch viel weiter hinten auf. Das heißt, der ganze Lärm dieses Autobahnabschnittes wird auch in die Bebauung hier hineingestrahlt. Hier waren nur im vorderen Bereich Grenzwertüberschreitungen vorhanden, in der zweiten Gebäudereihe schon nicht mehr. Um die Werte einzuhalten, müsste man hier eine Wanderhöhung vorsehen - hier werden sie sowieso eingehalten; nur auf dieser Seite werden sie nicht eingehalten -, wobei die Verhältnismäßigkeitsberechnung ergeben hat, dass diese 4-m-Wand im Verhältnis von Kosten und Nutzen die effektivste ist. Damit wurde die Überschreitung der Nachtwerte in diesen Obergeschossen - eine Überschreitung gibt es nur in diesen Obergeschossen, und das auch nur nachts - als verhältnismäßig angesehen wurde.

(Pahl (Einwender): Darf ich eine Nachfrage stellen?)

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, gerne.

Pahl (Einwender):

Herr Meyer, ich habe Sie nicht verstanden. Es tut mir leid. Ihre Ausdrucksweise ist sehr blumig und wohlangebracht. Die Wortwahl ist auch tadellos. Ich bitte Sie aber, zum Kern zu kommen.

Ich richte mich noch einmal an Sie: Bitte rufen Sie Herrn Meyer auf, dass er mir eine Antwort darauf gibt. Meine Frage war: Wie ist das zu sehen, müssen die Bürger das hinnehmen oder nicht? Darauf hat er keine Antwort gegeben.

Die zweite Sache ist die: Gibt es wirklich eine Begründung dafür - schriftlich, sodass man es nachlesen kann -, dass es erforderlich ist, es so zu machen? Ich habe das nicht verstanden. Er hat einfach nur gesagt, es ist wirtschaftlich oder so. Aber das kann es nicht sein. Es muss dabei ja auch an den Menschen gedacht werden.

Das Dritte ist: Ich möchte gerne die Varianten sehen, wie weit dieser Tunnel verlängert werden müsste, sodass eine 4 m hohe Mauer richtig ist. Das haben wir dem Straßenbauamt bereits 2012 gesagt. Ich weiß auch, die Stadt hat das auch gesagt. Wir hatten darum gebeten, dass das gemacht wird und dass der Bürger nicht einfach abgebügelt wird nach dem Motto: Das kostet eine Million; das machen wir nicht. - Herr Meyer sagt ja auch, das ist dann so teuer; da machen wir gar keine Untersuchung. - So geht das einfach nicht. Es muss auf den Tisch kommen, wie teuer das ist, damit jemand entscheiden kann, und zwar das Ministerium oder wer da zuständig ist. Es geht nicht so, dass Herr Meyer von sich aus sagt: Ich untersuche es nicht und entziehe Ihnen damit die Grundlage zur Entscheidung.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Grundlage dieser Entscheidung ist diese sogenannte Verhältnismäßigkeitsprüfung. Aus diesem Text, meistens in Verbindung mit einer Tabelle, ergibt sich, ausgehend vom Vollschutz der noch verhältnismäßige Lärmschutz. Man geht so daran, dass man sagt: Wie hoch muss die Lärmschutzwand sein, damit überhaupt keine Grenzwertüberschreitungen vorhanden sind? Dann nimmt man schrittweise Abschlüsse vor und kommt dann irgendwann zu einer Lärmschutzwandhöhe, durch die bei den eingesetzten Kosten eine maximale Schutzwirkung erzielt wird. Diese **Verhältnismäßigkeitsprüfung** - so habe ich es verstanden - liegt den Planungsunterlagen derzeit nicht bei. Ist das richtig?

Meyer (Antragsteller):

Sie liegt den Antragsunterlagen nicht bei. Sie wurde aber erstellt und wird zur Verfügung gestellt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, und wird zur Verfügung gestellt. Daraus kann man dann auch diese Rechenschritte ersehen. Das Gesetz sagt auch: Wenn aktiver Lärmschutz unverhältnismäßig teuer ist, dann kann man insoweit Abstriche machen, einmal ganz untechnisch formuliert. Aber das muss natürlich alles schriftlich dargelegt werden. - Wollen Sie noch Weiteres dazu ergänzen?

Meyer (Antragsteller):

Ja. Vielleicht, Herr Pahl, zu der Länge. Wie ich vorhin schon sagte, werden im Vorfeld bestimmte Varianten aussortiert, die man dann logischerweise nicht weiter mit aufnimmt; denn es würde beliebig viele Varianten geben. Der Tunnel ist - wie ich eben schon gesagt habe - mit Abstand die teuerste Lärmschutzvariante. Wir würden hier mit einer 7,50 m hohen Lärmschutzwand in diesem Bereich alle Grenzwerte einhalten können. Daran sehen Sie schon, dass eine Erhöhung der Wand dort deutlich günstiger wäre als eine Verlängerung hier.

Ich hatte Ihnen erläutert, dass ein Tunnel aufgrund der Anschlussstellensituation nicht völlig dicht sein kann. Das heißt, es kommen da immer zusätzliche Lärmanteile mit heraus, die auch mit eine Rolle spielen würden. Von daher stellt sich für mich als Akustiker eigentlich von vornherein gar nicht die Frage, in diesem Bereich den Tunnel oder Varianten dazu zu untersuchen; denn sie wären logischerweise immer deutlich teurer. Mit einer Wand, die wir hier auf 7,50 m erhöhen würden, würden wir hier auch alle Grenzwerte einhalten können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank noch einmal, Herr Meyer. Sie müssen natürlich erwähnen, dass die Kosten alleine nicht den Ausschlag geben können, sondern dass das immer ins Verhältnis zu dem Nutzen zu setzen ist. Wenn der Nutzen nur marginal erhöht wird, dann ist eben eine Verteuerung

durch eine Fortführung des Tunnels unverhältnismäßig. So ist jedenfalls auch der Ansatz des Gesetzes.

Herr Willcox hatte sich zu dem Thema gemeldet. Bitte!

Willcox (BUND):

Ich höre gerade, dass es eine Verhältnismäßigkeitsprüfung gibt, die nicht den Antragsunterlagen beigelegt hat, die man aber gegebenenfalls anfordern kann. Mich befremdet das ein bisschen. In meinen Augen müssten alle Unterlagen, die in irgendeiner Weise in diesem Verfahren beweisenerheblich sind - solche Verhältnismäßigkeitsprüfungen sind entscheidungserheblich -, auch Bestandteil der Unterlagen sein. Es geht nicht an, nach dem Motto zu verfahren: Man hat mal gehört, da gibt es noch etwas; das wird nachgereicht. Der eine holt sich das dann, der andere nicht. - Es muss vorliegen. Von daher **beantrage** ich, dass diese Unterlagen nachgereicht werden, damit wir diese Unterlagen prüfen können und entsprechend dazu Stellung nehmen können. Anders geht das nicht.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Willcox. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Zunächst ist zu begrüßen, dass hier ein Deckel hinkommt. Ich meine schon, dass das zu einer Verbesserung führen wird. Wir haben in Hamburg im Augenblick auch die Planung um die Einhausung der A 7, die notwendig ist, um dort noch vertretbare Wohnverhältnisse zu schaffen.

Nun handelt es sich hier aber um eine Neubaumaßnahme, sodass die Immissionsgrenzwerte strikt einzuhalten sind. Die Schwächen bei der Planung sind - wie so häufig - die Prognosen. Wir haben hier einen sehr **kurzen Prognosehorizont, 2025**. Wenn die Autobahn hier fertig gebaut ist, dann werden vielleicht nur noch wenige Jahre verbleiben, bis man den Prognosehorizont erreicht hat. Wir wissen, dass die Verkehre zunehmen. Insbesondere die Lkw-Verkehre werden zunehmen. Wir müssen damit rechnen, dass die östliche Umgehung von Hamburg alsbald gebaut wird bzw. in die Planung geht, die A 21, die wesentlich vordringlicher ist als die A 20, sodass wir hier unter Umständen Richtung Salzgitter, Braunschweig ganz andere Verkehrsmengen haben, als sie in die Prognose für 2025 eingestellt worden sind.

Vorhin wurde schon darauf hingewiesen, dass hier Erweiterungsbedarf gesehen wird, auch vom Vorhabensträger, der inzwischen selber schon Reserven einplant, um den Straßenquerschnitt über den Regelquerschnitt von 31 m hinaus zu erweitern. Daher müssen wir hier gerade bei den Prognosen sehr, sehr kritisch sein.

Auch der Lkw-Anteil von 15 % pro Tag ist wahrscheinlich zu kurz gegriffen. Insbesondere zur Nachtzeit können die Lkw-Verkehre einen Anteil von 40 % oder

noch mehr erreichen. Wir wissen, dass der Lkw-Verkehr ab einem Anteil von 10 % dominant ist. Das heißt, im Grunde genommen ist es bei einer Verkehrsmenge von 61.000 Kraftfahrzeugen pro Tag im Wesentlichen der Lkw-Verkehr, der den Lärm erzeugt. Der durch den Lkw-Verkehr verursachte Lärm, der auch mit relativ hohen Einzelgeräuschen auftritt, wird natürlich bei den Tunnelportalen zunächst geschluckt, wenn der Lkw in den Tunnel eingefahren ist. Eines aber hatten Sie, Herr Meyer, bei Ihren Erläuterungen der Tunnelportale nicht berücksichtigt. Zwar können durch entsprechende Gestaltung der Tunnelportale und der Wände Reflexionen an den Bauwerken vermieden werden können. Aber die Fahrzeuge selber sind natürlich schallhart und reflektieren auch. Das ist hier auch nicht berücksichtigt worden.

Wir haben bei den Berechnungen nach der 16. BImSchV ein anderes Modell als bei den Tunnelportalen. Bei den Tunnelportalen wird man einen dichten Verkehr haben mit schallharten Außenflächen der Fahrzeuge, und die reflektieren natürlich diesen Lärm aus dem Tunnel heraus zurück in dieses Wohngebiet hinein. Das ist auch nicht berücksichtigt worden, sodass ich der Auffassung bin, das sind Themen, die wir morgen noch einmal sehr genau erörtern müssen. Wir meinen auch, dass wir auf diese Fragen noch etwas genauer eingehen müssen. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Günther. - Jetzt zuerst eine Antwort zu der in Zweifel gezogenen Prognose. Oder wollen Sie vorab noch etwas anderes sagen, Herr Dr. Geiger?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ja, Herr Dierken, vielleicht kurz, wenn es gestattet ist, zu Herrn Willcox - die Frage steht ja hier auch so ein bisschen inmitten - und den Unterlagen, bezogen auf diese Verhältnismäßigkeitsabwägung. Da haben wir eine gesetzliche Grundlage. Das hat sich hier keiner ausgedacht, sondern das ergibt sich aus dem Gesetz, nämlich aus § 41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Diskussion bewegt sich ein bisschen um die Frage: Wie intensiv oder detailliert musste diese Verhältnismäßigkeitsprüfung ausgelegt werden, oder müssten hierzu gegebenenfalls noch vertiefende Unterlagen verteilt werden?

Herr Meyer hat die Verhältnismäßigkeitsuntersuchung, bezogen auf das Mischgebiet von vorhin, hier erläutert. Wir haben auch zugesagt, dass das verteilt wird. Herr Meyer hat auch, bezogen auf diesen Bereich hier im südlichen Tunnelportal, die Verhältnismäßigkeitsprüfung, weshalb hier die Schallschutzwand nicht auf 7,50 m erhöht wird, sondern bei 4 m verbleibt, erläutert. Wir hätten diesbezüglich eine etwas detailliertere Tabelle. Auch die könnte man verteilen.

Ich möchte aber aus meiner Sicht nur eines etwas klarstellen: Was sind denn die Anforderungen generell in einem solchen Verfahren, was die Offenlegung oder Verteilung von - sage ich einmal - vertiefenden, begründenden Unterlagen anbelangt? Da, denke ich, überzie-

hen die Vorstellungen so bisschen die Anforderungen an das, was nach der Rechtsprechung auch des Bundesverwaltungsgerichts hier in dem Verfahren an Auslegungs- und Verteilungsaktivitäten zu leisten ist. Ich weise - jetzt für die Juristen hier im Raum; die anderen langweilt es vielleicht - darauf hin, was die Auslegung von Unterlagen angeht. Der Punkt ist mir deswegen wichtig, weil das ja immer wieder kommt. Eigentlich spielt es immer wieder eine Rolle: Was ist auszulegen?

Auszulegen ist immer nur das, was den Betroffenen ermöglicht, ihre Betroffenheiten zu erkennen, also die Auswirkungen des Vorhabens. Also: Wie viel Schall kommt trotz Schallschutzwand an? Bin ich oberhalb oder unterhalb der Grenzwerte betroffen? Die ganzen Berechnungszusammenhänge oder Erläuterungen und Begründungszusammenhänge sind in den Unterlagen eigentlich nur so weit auszuführen - im Schallgutachten, das auslag, ist das ja der Sache nach gemacht worden -, dass das so nachvollziehbar ist. Wichtig ist zu erkennen: Wie bin ich betroffen? - Da sind wir der festen Überzeugung, dass hier die ausgelegten Planunterlagen den rechtlichen Anforderungen genügt haben und die Anhörungsbehörde deswegen zu Recht nicht Weiteres auch zur Auslegung angefordert hat.

Also, das ist ständige Rechtsprechung. Hier sitzen wir heute im Erörterungstermin und diskutieren die Unterlagen. Deshalb sitzen die ganzen Fachgutachter hier im Raum und stehen Ihnen Rede und Antwort. Sie haben auch noch einmal entsprechende Unterlagen vorbereitet, zum Beispiel diese Abwägungstabellen. Weil das so ist, weil hier die sachverständigen Gutachter sitzen, die das auch erläutern können, hat das Bundesverwaltungsgericht - wie ich meine, völlig zu Recht - entschieden, nämlich in einer Entscheidung vom 10. November 2004, Aktenzeichen 9 A 67.03, dass das Verfahren im Erörterungstermin kein schriftliches ist, sondern dass es ausreicht, wenn hier der Sachverständige seine Ergebnisse erläutert, benennt und begründet.

Ich denke, nichts anderes hat Herr Meyer hier getan. Natürlich sind solche Sachverhalte schwierig. Ich bin ja auch nur Jurist und kann das natürlich auch nur begrenzt nachvollziehen. Aber das ist eben das, was auch die Schwierigkeit des Verfahrens dann letztlich bedingt, dass solche Fachthemen von den Fachleuten hier erläutert werden. Aber es sitzen ja hier auch genügend Experten aus dem Bereich Schall, gerade bei den TÖBs, dabei, sodass das nachvollziehbar ist.

Das heißt zusammengefasst: Aus unserer Sicht ist das verfahrensrechtlich Ausgelegende ausgelegt worden. Auch aus unserer Sicht wäre es rechtlich - ich sage es jetzt einfach einmal verfahrensrechtlich, weil ja auch verfahrensrechtlich argumentiert wird - nicht geboten, diese zusammenfassenden Abwägungstabellen zu verteilen. Es reicht unseres Erachtens aus, wenn Herr Meyer hier fachkundig Auskünfte gibt. Gleichwohl würden wir das, denke ich, auch mit Blick auf diesen südlichen Tunnelmund und die dortige Abwägung nach § 41 Abs. 2 hier praktisch zugänglich machen. Aber es ist schon wichtig,

darauf hinzuweisen, dass das von Rechts wegen, aus dem Verfahrensrecht heraus nicht geboten ist und dass deswegen aus unserer Sicht bislang auch keine Defizite in der Vorgehensweise des Vorhabenträgers gegeben sind. Es war mir schon wichtig, das einmal etwas breiter auszuführen, wie gesagt, weil das eigentlich auch ein ständiges Thema ist. - Danke schön.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger. - Ich sehe hierzu gleich mehrere Wortmeldungen. Herr Dr. Kersandt!

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Ich weiß, dass wir da unterschiedliche Rechtsauffassungen haben, Herr Kollege Dr. Geiger. Ich möchte das auch nicht noch einmal diskutieren, sondern nur die Frage stellen, ob diese Unterlagen zur Verhältnismäßigkeitsprüfung mit den unterschiedlichen Varianten dort zugänglich gemacht werden - so hatte ich Herrn Meyer verstanden - oder ob sie jetzt nicht verteilt werden sollen; so hatte ich Sie jetzt verstanden. Sie hatten gesagt, es ist nicht notwendig, die zu verteilen. Heißt das, dass sie uns nicht zur Verfügung gestellt werden? Das wollte ich noch einmal nachfragen. Dazu gibt es von Ihrer Bank unterschiedliche Aussagen.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ich sehe da keine Widersprüche, Herr Kollege Kersandt. Ich sagte nur: Wenn die Planfeststellungsbehörde es wünscht, würden wir das zur Verteilung zur Verfügung stellen. Ich habe nur darauf hingewiesen, dass wir es für rechtlich nicht geboten halten.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Also obliegt aus Ihrer Sicht jetzt die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Sie ist Herrin des Verfahrens.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Gut, okay. - Dann **wiederholen** wir hier noch einmal unseren **Antrag**, den wir vorhin gestellt haben, dass diese Unterlagen zugänglich gemacht werden, und zwar für alle, und dass die Planfeststellungsbehörde die beim Vorhabenträger auch einfordert; denn sie sind aus unserer Sicht - unabhängig von der Frage, ob sie ausgelegt werden müssen - ganz wichtig, um zu beurteilen, ob hier ordnungsgemäß die Verhältnismäßigkeit geprüft wurde.

Verhandlungsleiter Dierken:

Den Antrag habe ich aufgenommen. Ich selbst halte es schon aus Transparenzgründen für geboten. Bei der Pferdehütte haben wir auf jeden Fall gesagt, die Verhältnismäßigkeitsprüfung wird erstellt. Sie wird uns vorgelegt. Das ist natürlich in allererster Linie auch für mich wichtig. Sonst kann ich überhaupt keine abwägende Prüfung des korrekten Schallschutzes dort vornehmen. Ich denke, es

bestehen keine Bedenken dagegen, die auch auf Antrag hier zur Verfügung zu stellen.

Herr Willcox!

Willcox (BUND):

Ich **schließe mich dem Antrag an**, dass uns diese Unterlagen zugänglich gemacht werden, im Übrigen auch zur Stellungnahme. Die Rechtsauffassung, dass diese Unterlagen nicht auszulegen wären, teile ich nicht, da es letzten Endes nicht nur darum geht, darzulegen, wo Betroffenheiten sind, damit jemand sieht, da und da bin ich betroffen, oder dass wir Naturschutzverbände sehen, da und da ist das und das Schutzgut betroffen. Vielmehr muss auch deutlich gemacht werden, wie untersucht worden ist. Die Argumentation muss deutlich werden; denn anderenfalls wäre es ja nicht möglich, Verfahrens- und methodische Fehler anzugreifen. Methodische Fehler sind regelmäßig Bestandteile von Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht und haben auch schon dazu geführt, dass Vorhaben so nicht stattfinden konnten, dass entsprechende Genehmigungen nicht vollziehbar waren und Ähnliches.

Im Übrigen: Bei jedem Hähnchenstall, zu dem heute nach dem Immissionsschutzrecht ausgelegt wird, werden auch die Tabellen zur Bestimmung der Geruchsbelästigung zur Prüfung dargereicht. Wer auch immer sich damit auseinandersetzen kann, der kann dann diese Daten nach AUSTAL und all diesen Programmen dort prüfen. In gleicher Weise müssen entsprechende Daten auch hier zugänglich gemacht werden, damit wir eben die Arbeit der Planer überprüfen können, damit wir feststellen können, ob hier richtig und sauber gearbeitet worden ist oder nicht, um dann gegebenenfalls den Finger in die Wunde legen können.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Willcox. - Herr Nebelsieck!

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Ich habe zwei Punkte. Der erste betrifft noch einmal ganz kurz das Thema von eben. Das Zweite wird noch einmal die zugrundeliegende Verkehrsmengenbetrachtung sein; das ist also eine Frage an den Verkehrsgutachter.

Ich will offenlassen, ob es ursprünglich hätte ausgelegt werden müssen. Aber wir haben inzwischen eine Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die uns ziemlich differenziert sagt, wie eine solche Verhältnismäßigkeitsprüfung stattzufinden hat, in welchen Prüfungsschritten man vom Vollschutz die Abstriche prüfen muss. Darüber haben wir vorhin schon diskutiert. Egal, ob es ursprünglich schon in dieser Differenzierung bekannt war, ist es aus meiner Sicht doch in hohem Maße erstaunlich, dass Sie eine solche Erwiderung auf die Einwendung verschickt haben und das nicht als Anlage jeweils beigefügt haben. Das wäre doch spätestens der Zeitpunkt

gewesen, um den Betroffenen wenigstens einigermaßen eine Befassung mit diesen Verhältnismäßigkeitsprüfungen zu ermöglichen; denn Sinn und Zweck einer solchen Erörterung ist ja nicht nur, darüber zu schimpfen, was es alles nicht gibt, sondern differenziert-sachlich das zu diskutieren, was da überhaupt drinsteht. Das können wir jetzt zwangsläufig überhaupt nicht. Wir werden diese Unterlagen erst im Erörterungstermin bekommen und uns erst nachträglich damit auseinandersetzen können. Dann werden wir das kritisieren, und dann muss vielleicht noch einmal nachgearbeitet werden. So ist doch die von Ihnen gewählte Vorgehensweise in hohem Maße geeignet, eine weitere Erörterungsrunde und Verfahrensverzögerungen zu provozieren. Ich halte es im Ergebnis keinesfalls für sachdienlich, dass Sie das alles - zur Hälfte auch nur - so spät in diesem Termin kundtun.

(Beifall)

Mit meiner eigentlichen Frage komme ich noch einmal auf die den schalltechnischen Untersuchungen zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen zurück. Ich habe vorhin schon gefragt, welche Auswirkungen die **Reserve in der Breite dieser Straße** mit einem möglichen zusätzlichen vollen Fahrstreifen, der - wie wir vorhin schon gehört haben - dahintersteht, auf die Verkehrsprognose hat, die wiederum Grundlage für die schalltechnische Untersuchung ist. Da es möglich ist, dass ein vollständiger weiterer Fahrstreifen durchgängig gebaut werden würde, habe ich die Frage an den Verkehrsgutachter: Würden sich denn die Verkehrsmengenbetrachtungen in Ihrer Verkehrsmengenuntersuchung ändern, wenn wir hier einen weiteren durchgängigen Fahrstreifen hätten?

Ich habe mir eben einmal den Erläuterungsbericht für die Verkehrsuntersuchung angeguckt, die all dem hier zugrunde liegt. Da kann man überhaupt nicht sehen, ob es zu einer Erhöhung der prognostizierten Verkehrsmenge kommen würde, was natürlich eine ganz wesentliche Grundlage auch für die schalltechnische Untersuchung und für die Betroffenen ist.

Das interessiert mich deshalb so, weil die Rechtsprechung, etwa das OVG Nordrhein-Westfalen im Herbst 2011, gesagt hat, dass das nachträgliche Einrichten eines neuen Fahrstreifens zu keinem neuen Verfahren und zu keinen neuen Schallschutzansprüchen führen würde. Stellen wir uns einmal vor, Sie würden eine Reserve einplanen, die ja zu zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft und auch zu zusätzlichen Eigentumsinanspruchnahmen führt, und Sie würden nach der Planfeststellung - nehmen wir einmal an, ein Jahr später - tatsächlich einen weiteren durchgängigen Fahrstreifen errichten - das ist ja offenbar die Reserve, von der wir vorhin schon gesprochen haben -; dann gäbe es kein neues Verfahren, keine erweiterten Schallschutzansprüche. Deswegen ist die Frage an den Verkehrsgutachter: Würde sich die Verkehrsmengenbetrachtung ändern, wenn durchgängig ein weiterer Fahrstreifen gebaut werden würde?

(Beifall)

Brodehl (Antragsteller):

Ich werde dann mal darauf antworten. Es ist so, dass es nicht zu einer reinen Ummarkierung kommen kann, weil die Fahrstreifenbreite so noch nicht vorhanden ist. Von daher sind wir der Auffassung, dass es auf jeden Fall zu einem neuen Verfahren kommen muss, sofern dort ein zusätzlicher Fahrstreifen irgendwann geschaffen werden sollte, wenn sich der Bedarf ergibt. Ich bin eigentlich auch der Auffassung, dass jetzt noch keine Aussage dazu gemacht werden kann, wie der Verkehr sich denn vielleicht entwickelt, bzw. dass das für dieses Verfahren auch nicht unbedingt notwendig ist, weil diese Sechsstreifigkeit, dieser zusätzliche Streifen, so nicht ohne Verfahren umgesetzt werden kann. In einem neuen Verfahren werden natürlich die schalltechnischen Untersuchungen wieder neu durchgeführt werden müssen.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Einmal kurz eine Nachfrage und Erwiderung. Aus meiner Sicht gibt es zwei Möglichkeiten. Sie haben einen Prognosehorizont, der kurz ist, wie der Kollege Günther schon zutreffend gesagt hat. Aus meiner Sicht ist er zu kurz. Entweder können Sie mit dem, was Sie jetzt planfeststellen, auch in der Streifigkeit, den Verkehr konfliktfrei und nach dem Grundsatz der Konfliktbewältigung fehlerfrei abwickeln. Dann brauchen Sie aber die mit zusätzlichen Eigentumsinanspruchnahmen und auch mit zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft versehene weitere Bankettbreite nicht. Dann ist es nach Abwägungsgesichtspunkten gar nicht zu rechtfertigen, dass Sie das zusätzlich planen. Oder aber Sie kommen nicht damit zurecht und brauchen in Wirklichkeit die zusätzliche Streifigkeit; dann muss sie jetzt auch ordnungsgemäß in das Verfahren mit einbezogen werden. Da sollten Sie sich festlegen.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Nebelsieck. - Dazu hätte ich ganz gern noch einmal Herrn Dr. Geiger gehört.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Zunächst, Herr Kollege Nebelsieck, zu Ihrem ersten Punkt von vorhin. Wir sind hier - es ist mir wichtig, dass das auch zu Protokoll erklärt ist -, und wir können mit Herrn Meyer und allen, die hier sitzen, die Themen Abwägung, Abwägungsunterlage, Verhältnismäßigkeitsprüfung, Schallschutz aktiv/passiv nach § 41 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz erörtern. Wir können das, wenn Sie wollen - dafür ist Herr Meyer da - intensiv diskutieren. Es ist für eine solche Diskussion nicht erforderlich, dass man ins schriftliche Verfahren geht oder erst auf der Grundlage einer verteilten Tabelle und Matrix diskutiert. Es ist mir wichtig, das zu betonen. Wir sind hier und können darüber sprechen, wenn Sie das wünschen.

Was das Thema Querschnitt angeht, so gehen wir davon aus - wir fühlen uns da in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts -, dass

es legitim und unter Abwägungsgesichtspunkten gerechtfertigt ist, in der Planung eine künftige Erweiterungsfähigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen und bereits Vorsorge für einen späteren Bedarf zu treffen und hier nicht Zwangspunkte oder Fakten zu schaffen, die es später unmöglich machen bzw. nur unter unverhältnismäßigen Nachteilen - auch für die Nachbarschaft, auch kostenseitig, auch naturschutz- und umweltseitig - möglich machen, hier bauliche Maßnahmen umzusetzen. Das heißt, die Berücksichtigung einer späteren Erweiterungsfähigkeit angesichts der sehr starken prognostizierten Belastung der hier geplanten Autobahn im Prognosehorizont ist unter Abwägungsgesichtspunkten gerechtfertigt, und der insoweit gewählte Querschnitt ist aus Gründen der Sicherung dieser künftigen Erweiterungsfähigkeit aus unserer Sicht gerechtfertigt. - Danke schön.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Dr. Geiger. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Herr Kollege Dr. Geiger, das, was Sie vorgetragen haben, ist ja plausibel. Ich bin sehr dafür, dass man solche Planungen pragmatisch und sinnvoll und auch mit den vernünftigen Perspektiven angeht. Insofern kann ich das durchaus nachvollziehen. Ich möchte nur nicht, dass die Rechte meiner Mandanten verkürzt werden. Da haben wir mehrere Kriterien zu berücksichtigen.

Das ist einmal das Kriterium Vorratsplanung. Eine Vorratsplanung ist unzulässig. Eine solche dürfen Sie gar nicht machen. Sie dürfen insbesondere nicht im Rahmen einer Vorratsplanung auf fremdes Eigentum zurückgreifen. Die Vorratsplanung würde nicht ausreichen, um jemanden zu enteignen. Das könnte auch die Planrecht-fertigung infrage stellen.

Wir sind der Auffassung, dass der Schallschutz richtig berechnet werden muss. Wenn Sie jetzt schon absehen, wie es auch der Landkreis getan hat, dass 2025 als Perspektive zu kurz ist - - Als wir damals wegen der fehlgeschlagenen Prognose nach einigen Kämpfen die Nachbesserung des Schallschutzes bei der Bundesstraße durchgesetzt haben - auch da lag der Planfeststellung eine fehlerhafte Prognose zugrunde -, da war richtigerweise vom Landkreis 2030 als Prognosehorizont angesetzt worden. 2025 ist viel zu kurz; jeder weiß das. Jeder weiß, dass man damit nicht zurechtkommt.

Das Problem ist ja Folgendes: Wenn Sie auf 2025 gehen und wir 2030 oder 2035 feststellen, dass die Verkehrsmengen deutlich höher liegen, dann werden wir Probleme haben, wiederum mit dieser fehlgeschlagenen Prognose Gehör zu finden; denn das Bundesverwaltungsgericht hat eine Relevanzschwelle von 2,1 dB(A) festgesetzt. Das ist fast eine Verdoppelung der Verkehrsmenge. Das heißt, wenn Sie im Augenblick mit 61.000 Kraftfahrzeugen rechnen und wir dann 100.000 hätten, dann würde man kein bisschen mehr Schallschutz bekommen, obwohl die Prognosen absolut nicht stimmen.

Deswegen finde ich es ausgesprochen ärgerlich, dass Sie, obwohl Sie selber schon sehen, dass dieser Straßenquerschnitt über 2025 hinaus wahrscheinlich zu gering gefasst ist und Sie Reserven für eine sechsstreifige Autobahn brauchen, da nicht korrekt und ehrlich und vernünftig gegenüber den Bürgern sind und sagen: Pass mal auf, wir gehen auf die sichere Seite und gehen von 80.000 oder 100.000 Kraftfahrzeugen aus; denn dann kommen wir zu ganz anderen Schallschutzmaßnahmen, die dann auch zu rechtfertigen sind. Ich finde es ziemlich ärgerlich, wie hier - letztlich zulasten der Bürger - geplant wird, statt konsequent zu sein, schlüssig zu planen und zu berücksichtigen, was nach all den Prognosen, die wir kennen, im Umfeld von Hamburg künftig an Verkehren abgewickelt werden soll. Dann brauchen Sie eben auch eine andere schalltechnische Berechnung und müssen da Vorgaben machen, die realistischer sind und nicht auf 2025 beschränkt werden.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Günther. - Kurz zum Vorgehen. Ich möchte jetzt Ihre Erwiderung zur Verkehrsprognose und auch zu den erwarteten Verkehrszahlen und zum Prognosehorizont hören. Dann liegen mir noch zwei offene Wortmeldungen vor. Das machen wir dann anschließend. Jetzt möchte ich zunächst noch einmal den Vorhabenträger zu den Verkehrsprognosen hören.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Zunächst zum Prognosehorizont. Herr Kollege Günther, Sie wissen genauso gut wie ich, dass es hier landauf, landab in Deutschland bei Planungen, die gegenwärtig in einem Planfeststellungsverfahren sind, kein - jedenfalls kein mir bekanntes - vergleichbares Vorhaben gibt, bei dem der Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt wird oder noch weiter in die Zukunft hinein gesteckt ist.

(Zuruf von RA Günther (Einwender))

- Nein, das ist nicht rechtsfehlerhaft. Sie kennen die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ebenso gut wie ich. Wir befinden uns heute im Jahre 2013. Das hier ist ein Prognosehorizont von deutlich über zehn Jahren. Das ist, gemessen an den Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, ein rechtlich richtiger Maßstab; denn eines muss man auch sehen und beachten: Wir sind Menschen, und die Prognostik kann seriöserweise nicht viel weiter in die Zukunft hineinschauen. Ein Prognosehorizont bis ins Jahr 2030, bezogen auf eine Bundesautobahn, ist nach unserer Überzeugung zu weit gesteckt. Wir meinen, dass wir uns hier im Bereich des von der Rechtsprechung anerkannten Prognosehorizontes bewegen.

Jetzt habe ich Sie, Herr Dierken, vielleicht nicht ganz richtig verstanden: Erwarten Sie, dass wir jetzt auch schon konkret zu den prognostizierten Verkehrsmengen für diesen Prognosehorizont Erläuterungen machen? Dann würden wir das gleich anschließen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Günther hatte ja angesprochen, dass gerade im Hinblick auf die A 21 hier Verkehrsmengen zu erwarten seien, die wahrscheinlich momentan nicht korrekt abgebildet sind. Dazu hätte ich auf jeden Fall gern eine kleine Erläuterung.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Dann wird Herr Kossmann etwas zur Verkehrsprognose und zur Verkehrsuntersuchung erläutern. Bitte schön!

Kossmann (Antragsteller):

Im Moment ist der Prognosehorizont auf 2025 allgemein anerkannt festgelegt, weil es für diesen Prognosehorizont auch verlässliche Grundlagendaten gibt. Das Bundesverkehrsministerium ist derzeit dabei, diese Datenbasis auf 2030 fortzuschreiben. Im weiteren Verfahren - oder wie auch immer - wird auch da eventuell eine Fortschreibung erfolgen müssen. Zurzeit gibt es nur Datengrundlagen für 2025.

Kurz ein ergänzender Satz zur Sechsstreifigkeit. Es ist so, dass ein sechsstreifiger erster Bauabschnitt und eine vierstreifige Fortsetzung bis nach Wolfsburg keine großen Veränderungen zur Folge haben werden, weil das Potenzial nicht mehr da ist. Das Potenzial, was jetzt schon über die A 7 im Westen oder auch weiter im Osten zur Grenze nach Sachsen-Anhalt fährt, wird auf der vierstreifigen A 39 gebündelt. Es gibt also keine Verkehre mehr, die jetzt noch irgendwo gerne auf der A 39 fahren würden, dies aber erst bei einem sechsstreifigen Ausbau der A 39 tun würden. Diese Gefahr ist also ziemlich gering.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Kossmann. Das war vor allem eine Antwort auf die Frage von Herrn Nebelsieck, inwieweit sich durch dieses Angebot eines zusätzlichen Streifens die Verkehrsmengen erhöhen können.

Jetzt würde ich gern noch die beiden Wortmeldungen abarbeiten. Bitte!

Stilke (BUND):

Herr Dr. Geiger, einige Ihrer Wortmeldungen ärgern mich besonders. Sie als Vorhabenträger argumentieren in Ihren Erwidern immer so, als hätten Sie den Papst auf Ihrer Seite: Ich bin unfehlbar, und das, was gesagt wird, ist unfehlbar. - So argumentieren Sie sowohl avifaunistisch als auch hier beim Schallgutachten. Wir haben den Schallgutachterpapst, und genau deshalb brauchen Sie als Betroffene die Unterlagen, die mathematischen Grundlagen und die Annahmen nicht. Sie brauchen nur das Ergebnis. Das ist Ihre Argumentation. - Das geht so gar nicht.

(Beifall)

Genau an dieser Stelle hier berücksichtigen Sie nämlich nicht die Erfahrung. Die Erfahrung zeigt, dass wir an so einem Tunnelmund erstens ein zusätzliches Schallbündel bekommen. Zweitens. Die Simulation der Einfäde-

lung an diesem Tunnelmund hat damals gezeigt, wie unfallträchtig genau diese Stelle sein wird. Die zusätzlichen Lärmbelastungen durch Unfälle kommen in Ihren Berechnungen überhaupt nicht vor. Es kommt in Ihren Erläuterungen überhaupt nicht vor, dass wir hier alleine schon durch die Unfallhäufigkeit zusätzliche Lärmbelastungen haben. Es wird nicht berücksichtigt, dass bei bestimmten Windrichtungen die Grenzwerte natürlich überschritten werden. Sie kommen nicht in Ihren Berechnungshorizont von 75 % hinein, weil Sie nur den Durchschnitt berechnen. All das kommt hier nicht vor. Von daher ist es dringend notwendig, dass die ganzen Unterlagen auch zur Verfügung gestellt werden, damit man nachrechnen kann.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke schön. - Möchten Sie darauf antworten?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ja, natürlich. Nur, dass nicht der falsche Eindruck entsteht, dass das irgendwie so abperlt. Das tut es nämlich nicht. Herr Stilke, ich glaube, niemand nimmt hier in Anspruch, sozusagen die absoluten Weisheiten und Wahrheiten zu verkündigen. Wir haben hier auch nicht den Papst, sondern Herrn Meyer. Wir bringen Erläuterungen und setzen auf Argumente und nicht auf irgendwelche Ergebnisverkündungen.

Wenn man sich einmal ansieht, wie umfangreich die Unterlagen sind, die heutzutage in solchen Verfahren ausgelegt werden - es sind ja Tausende von Seiten mit Erläuterungen -, so glaube ich, dass der Vorwurf, dass hier nur Ergebnisse verkündet und ausgelegt werden, nicht ganz fair ist. Wissen Sie, wenn man aus der Sicht von bestimmten Personen wenig auslegt, dann wird das kritisiert. Legt man viel aus, dann wird man kritisiert, weil dann gesagt wird: Das ist alles ein Haufen Zeugs; das kann kein normaler Mensch mehr lesen, geschweige denn verstehen. - Man muss da von den Unterlagen her, denke ich, einen gewissen Mittelweg wählen, der sowohl den rechtlichen Anforderungen genügt als auch dem gesunden Menschenverstand und dem, was im Verfahren aufgenommen werden kann, gerecht wird.

Es ist ja zusammen zu sehen: Die ausgelegten Unterlagen stoßen die Leute über Hunderte von Seiten an, sich zu äußern, sich zu informieren. Dann ist eben auch der Erörterungstermin da, zu dem wir ja heute und die ganze Woche zusammengekommen sind. Da kann man die Dinge dann ja vertiefen. Wir hier verschließen uns einer Diskussion nicht, wie Sie hoffentlich merken.

Details wie Lärm durch Unfälle, das sind dann Fachfragen. Selbst für mich als Jurist drängt sich insoweit auf, dass solche singulären Ereignisse und singulären Faktoren sicherlich nicht in eine Lärmberechnung einfließen müssen. Dass im Übrigen solche Parameter wie Windrichtung in den entsprechenden Regelwerken mit abgedeckt sind, hat Herr Meyer erläutert. Wir arbeiten hier, bezogen auf die schalltechnische Untersuchung, nicht sozusagen im gutachterlich luftleeren Raum, sondern das wird in Deutschland von rechtlich determinierten Berech-

nungsverfahren und von dem gesteuert, was wir für den Stand der Technik halten. Dafür stehen ja auch die Fachleute hier gerade. Dafür sind sie als kompetente Fachleute hier mit der Begutachtung beauftragt gewesen. Wenn Sie es wünschen, können wir die Frage der Berücksichtigung der Windrichtung bei der Schallausbreitung oder die Frage, inwieweit Lärm durch Unfälle nach den maßgeblichen Regelwerken und nach dem Stand der Technik hier eine Rolle spielt, gern vertiefen. Ich sehe von meiner Seite an dem Punkt eigentlich keinen Ertrag für die Erörterung, aber ich würde das insoweit nicht verweigern wollen. Da müssten Sie noch einmal ein Signal geben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger. - Bitte!

Ohlenroth (Einwender):

Ich habe nur die Frage: Ist auch im Tunnel schon die Sechsstreifigkeit vorgesehen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Die Frage ist relativ kurz zu beantworten. Da kann ich schon sagen: Ich denke, das ist so vorgesehen. - Sie hatten sich zu Wort gemeldet.

Loock (Einwenderin):

Es trägt im Moment nichts zu dieser Sache bei. Aber mein Name ist Karin Loock. Ich komme aus dem Abschnitt 7 der A 39, aus Jembke. Ich bin Sprecherin der Bürgerinitiative „Natürlich Boldecker Land“, auch dem Dachverband „Keine A 39“ angehörend.

Mein Mann und ich, wir haben am 23.06. per Einschreiben eine Einwendung abgegeben. Sie haben unsere Einwendung abgelehnt. Sie haben noch nicht einmal die Empfangsbestätigung von Ihrem Postboten unterschreiben lassen. Ich habe das recherchiert. Sie schreiben mir mit Schreiben vom 03.09., dass Sie meine Einwendung nicht annehmen können:

„Ihre Einwendung ist nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen, sodass sie nach § 73 Abs. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz ausgeschlossen ist.“

Ich habe recherchiert. Mein Brief ist fristgemäß am 27.06. beim Postamt eingegangen. Nur hat wahrscheinlich Ihr Postbote vergessen, nachmittags die Post abzuholen. Ich nehme an, Sie holen Ihre Post nur vormittags ab, und alles, was nachmittags eingeht, wird nicht mehr berücksichtigt.

Ich habe hier ein Schreiben - das habe ich mir von der Post in Lüneburg zukommen lassen -: Datum der Einlage: 27.06. Ihr Postbote hat es erst am 28.06. abgeholt. Somit berücksichtigen Sie die Einwendung von mir und meinem Mann nicht.

Dies ist ein Verfahrensfehler. Ich möchte weiterhin klageberechtigt sein. Ich habe unter anderem auch die Einwendung gemacht, dass die vereinfachte Flurbereinigung in Jembke nicht rechtmäßig ist und dass somit die

Flächensicherung für die kommende Planfeststellung im Frühjahr 2014 entfällt.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Loock, ich möchte kurz zurückfragen: Haben Sie das zu diesem Abschnitt oder zu dem siebten Abschnitt eingewandt?

(Loock (Einwenderin): Zu diesem auch schon!)

- Zu diesem Abschnitt. Ich muss Sie darauf hinweisen, dass Sie mit einer Einwendung zum Flurbereinigungsverfahren im Bereich Jembke - das ist in etwa da, wo die A 39 bei Wolfsburg endet - in diesem Verfahren nicht richtig zum Ziel kommen; sagen wir so. Diese Einwendung ist jetzt nicht zielführend, weil hier wird behandelt - -

(Loock (Einwenderin): Ich habe auch andere Einwendungen, nicht nur diese!)

- Ja. - Was die Frage angeht, ob die nun zu spät reingekommen ist oder nicht, so haben Sie vorgetragen, dass die Post vom Postboten zu spät abgeholt worden ist. Man könnte da über Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nachdenken.

(Loock (Einwenderin): Das **beantrage** ich!)

- Ja. Dann bitte ich Sie, mir Ihren Vorgang einmal zu kommen zu lassen; dann prüfen wir das.

(Loock (Einwenderin): Ich kann es Ihnen gleich geben!)

- Alles klar.

Dann fahren wir fort. Ich habe jetzt noch eine Wortmeldung von Herrn Nebelsieck, Herrn Günther und Herrn Schulz. Dann möchte ich aber die Hansestadt Lüneburg noch einmal auffordern, zu ihrem Thema vorzutragen.

(Zurufe: Pause!)

- Dann - das wäre auch mein nächster Gedanke gewesen - rege ich an, eine kleine Mittagspause zu machen, damit wir alle einmal durchatmen können oder vielleicht ein bisschen lüften oder die Heizung anmachen können.

(Zuruf: Die Heizung anmachen, wäre gut!)

- Mir ist jetzt schon ein bisschen wärmer geworden. Das kann aber auch andere Gründe haben.

Herr Nebelsieck, bitte!

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Ich würde gerne darauf hinweisen, dass ich schon einen deutlichen Widerspruch bei der Frage der Sechsstreifigkeit und der Fahrbahnbreite sehe; denn der Regelquerschnitt 31 ist nach der Prognose eigentlich ausreichend. Wir haben gehört, dass es diese zusätzliche Reserve geben soll. Nun haben wir von Herrn Kossmann eben gehört, dass die Gefahr, dass es tatsächlich noch mehr

Verkehre geben würde und dass man noch Weiteres brauche, ziemlich gering sei. Trotzdem wird die zusätzliche Reserve in diese Planfeststellung mit eingespeist. Dazu hat der Kollege Günther schon das Zutreffende gesagt. Das wäre insofern eine Vorratsplanung, die abwägungsfehlerhaft wäre.

Daher **beantrage** ich, nicht den Planfeststellungsantrag insgesamt zurückzuweisen, aber jedenfalls die zusätzliche Breite dem Vorhabenträger wieder wegzustreichen. Dafür gibt es dann ja gerade keine Planrecht-fertigung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das nehme ich zur Kenntnis. Meine rechtliche Einschätzung geht dahin, dass eine Vorratsplanung eine Planung ist, die aus finanziellen Gründen erst einmal nicht zu verwirklichen beabsichtigt ist. Ich glaube, so liegt der Fall eher nicht.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Es ist eine Frage der Dimensionierung. Natürlich ist es eine Frage der Abwägung, wie breit eine solche Trasse sein muss.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, genau.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Wenn sie breiter ist, als sie konkret nach der Prognose hier sein muss, und die - in Anführungszeichen - Gefahr, dass man noch einmal erweitern muss, weil es zusätzliche Bedarfe gibt, nach den Aussagen von Herrn Kossmann gerade nicht da ist, dann ist es insofern abwägungsfehlerhaft und eine Vorratsplanung, die entsprechend nicht gerechtfertigt ist.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. - Herr Günther zu dem gleichen Thema?

RA Dr. Günther (Einwender):

Zu dem Thema wollte ich noch einen zweiten Punkt anführen. Die Planung muss ja konsequent sein. Die Prognosen haben nicht nur eine Bedeutung für die schalltechnischen Berechnungen, sondern auch für den Bedarf und die Dimensionierung einer Autobahn. Das heißt, wenn Sie jetzt bereits davon ausgehen, dass Sie einen breiteren Querschnitt als den Regelquerschnitt RQ 31 brauchen, dann sind Sie inkonsequent, wenn Sie für den Schallschutz von einer Verkehrsmenge ausgehen, die mit einer vierspurigen Autobahn auskommen würde. Entweder so oder so. Sie können nicht widersprüchlich planen. Das wäre eine unzulässige Planung.

Meine eigentliche Frage war aber die: Hat der Bau des Tunnels zur Voraussetzung, dass vorhandener Schallschutz zurückgebaut werden muss und dass zumindest zeitweilig während der Bauphase der Verkehrslärm des Verkehrs, der wahrscheinlich weiter auf der

Bundesstraße bleiben wird, bis die Autobahn fertiggestellt ist, die Grundstücke ungeschützt erreicht? Ich frage das deswegen, weil wir dieses Problem auch in Hamburg haben bei den verschiedenen Deckeln, die dort gebaut werden. Hamburg hat vorgesehen, eine **wandernde Schallschutzwand** einzurichten, damit auch während dieser Bauphase, die über Monate andauern kann, die gesunden Wohnverhältnisse auf den Grundstücken nicht beeinträchtigt werden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Günther. - Wie gesagt, ich hätte ganz gern kurz erläutert, welche Gründe Sie jetzt für diese Erweiterung auf sechs Streifen anführen können. Dann bitte eine kurze Stellungnahme zu der wandernden Lärmschutzwand.

Matz (Antragsteller):

Erst einmal grundlegend zur Sechsstreifigkeit. Die Planungen im Abschnitt 1, die Querschnittsgestaltung und auch die Darstellung in den Planunterlagen gehen ausschließlich für den Prognosehorizont 2025, was ja die Grundlage allen Handelns hier ist, von einem vierstreifigen Betriebszustand der A 39 aus. Es ist also nicht vorgesehen, innerhalb dieser Zeit einen sechsstreifigen Querschnitt herzustellen. Es ist auch planmäßig nicht vorgesehen, einen sechsstreifigen Querschnitt herzustellen, sondern es soll jetzt aufgrund verschiedenster Randaspekte, die ich gerne auch noch einmal erläutern kann, die Möglichkeit gegeben bleiben, möglichst ohne großen Aufwand - das heißt, finanzielle Mittel, das heißt, zusätzliche Belästigung in Lärmsicht für die Anwohner - die Sechsstreifigkeit herzustellen. Das heißt, mit dieser kleinen Erweiterung des Banketts können wir diese doch enormen Aufwendungen, die wir dann anschließend hätten, wenn es denn so sein sollte, dass eine Sechsstreifigkeit erforderlich wird, ausschließen. Das ist der Hintergrund. Wir planen und wir realisieren zum jetzigen Zeitpunkt eine vierstreifige Autobahn.

Verhandlungsleiter Dierken:

Jetzt das zweite Thema noch. - Herr Willcox, haben Sie genau zu dieser Erläuterung eine Rückfrage?

(Zuruf von Willcox (BUND))

Matz (Antragsteller):

Im Zuge der Baumaßnahme ist es so: Der Lärmschutzwand wird in einem Bereich hergestellt, in dem wir eine deutliche Troglage der heutigen B 4 vorfinden. Die Aussage, dass alles komplett zurückgebaut und verändert wird und dass gegenüber heute gar kein Schallschutz mehr da ist, kann man so nicht ganz gelten lassen, weil wir die Troglage ja nicht verändern. Das heißt, die Gradienten des Verkehrsweges bleibt immer auf dem gleichen Höhenniveau wie die heutige linke und rechte Randbebauung. Nichtsdestotrotz wird im Zuge dieser Maßnahme - im Vergleich zu allen anderen Stellen der A 39 im ersten Abschnitt - der Kontakt mit den Anwohnern sehr, sehr nahe sein.

(Zuruf: Wir haben Bindungsängste!)

Natürlich werden wir im Zuge der Baumaßnahme - -

(Zuruf)

- Entschuldigung, darf ich kurz antworten? - Danke.

Natürlich werden wir im Zuge der Baumaßnahme zum einen gucken, dass wir den Geräteeinsatz auf dem aktuellen Stand der Technik halten. Wir werden die AVV Baulärm entsprechend einhalten und auch umsetzen. Es steht ja noch nicht in Gänze fest, wie nachher der aktuelle Stand ist oder was man hinsichtlich Lärm, Vibration etc. pp. machen kann. Wir werden da den bestmöglichen Weg gehen und werden alle geltenden Richtlinien hinsichtlich Baulärm umsetzen bzw. einhalten. Ob dann tatsächlich eine aktive Lärmschutzanlage, wie sie beispielsweise in Hamburg eingesetzt wird, das Ergebnis ist, das kann man zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen.

RA Dr. Günther (Einwender):

In Hamburg ist dieses Problem auch gesehen worden. Das Problem ist aber dort auch in dem Planfeststellungsbeschluss behandelt worden. Der Planfeststellungsbeschluss gibt der Straßenbauverwaltung vor, dass auch während der Bauphase Schallschutz zur Verfügung gestellt wird. Wir haben auch dort eine Troglage. Wir haben dort allerdings 140.000 Kraftfahrzeuge auf der Autobahn, also deutlich mehr als hier auf der Bundesstraße. Gleichwohl wissen wir, dass eine Halbierung der Verkehrsmenge nur 3 dB(A) weniger bringt. Insofern werden wir auch auf der Bundesstraße erhebliche Lärmbelastungen haben, die nicht ungeschützt auf die Grundstücke gelangen dürfen. Das heißt, auch in der Bauphase, die über viele Monate, manchmal auch über ein, zwei Jahre gehen kann - das wissen wir ja alles nicht so genau -, muss gesundes Wohnen auf den Grundstücken möglich bleiben. Deswegen müssen Sie da Vorgaben machen, auch in der Ausschreibung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Jetzt noch einmal Herr Willcox als letzter Redner vor der Pause.

Willcox (BUND):

Bei der Frage der Vorratsplanung - ich nenne sie tatsächlich so - in Form des sechsstreifigen Ausbaus muss man natürlich sehen: Sie planen hier praktisch für einen prognostizierten Bedarf. Ob die A 21 tatsächlich kommt, wissen wir nicht. Letzten Endes muss man mit Blick auf die Zukunft auch die Frage stellen, ob das Verkehrswachstum wirklich so weitergehen wird wie in der Vergangenheit oder ob es sich unter dem Aspekt des Rückgangs der Ölvorräte, Klimaschutz, der Verlagerung der Verkehre auf andere Verkehrsarten - Schiffsverkehr, Bahnverkehr und Ähnliches - gar nicht in dem Maße entwickeln wird. Sie führen jetzt hier praktisch im Vorwege Eingriffe durch, hacken an alten Waldstandorten Wald ab, verlegen Gewässer und Ähnliches, und am Ende stellt sich heraus:

Das brauchen wir eigentlich gar nicht. - Das darf es nicht geben.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Zu dieser Frage, die in erster Linie die Eingriffsregelung betrifft, möchte der Vorhabenträger bestimmt noch kurz erwidern, bevor wir dann in die Pause gehen. Die Frage war jetzt, ob die Eingriffe eventuell alle unverhältnismäßig sind, weil es noch nicht erforderlich ist und sich der Bedarf auch in absehbarer Zeit nicht einstellt.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Herr Willcox, ich hatte, glaube ich, schon zu Protokoll gegeben, weshalb hier praktisch jetzt schon eine spätere Erweiterungsfähigkeit auf sechs Streifen berücksichtigt worden ist, also eine spätere Erweiterungsfähigkeit, so sie sich denn nach Eintritt des Prognosehorizonts in der weiteren Zukunft denn als notwendig erweist. Das hatte ich schon begründet. Das brauche ich nicht zu wiederholen.

Bezogen auf die Vermeidung von Eingriffen durch diese geringfügige Aufweitung des Querschnitts von 31 m auf 33 m, möchte ich aber darauf hinweisen, dass auch dieses letztlich unter dem Strich für Eingriffe in Natur und Landschaft günstiger ist; denn würde sich bei einer Variante, bei der man jetzt einen Querschnitt von 31 m plant und baut, in der Zukunft irgendwann die Erweiterungsnotwendigkeit ergeben und man müsste nochmals eingreifen und dann aufweiten, dann würden dort viel massivere Eingriffe wegen umfangreicherer Baumaßnahmen, die bei einer nachträglichen Verbreiterung erforderlich würden, eintreten. Das heißt, letztlich dient diese Sicherung und Ermöglichung einer späteren Erweiterungsfähigkeit, einer schonenden späteren Erweiterungsfähigkeit, auch der Vermeidung von größeren Eingriffen in Natur und Landschaft, die dann erforderlich würden, wenn man später sozusagen noch einmal alles umbauen müsste.

Willcox (BUND):

Das heißt, Sie nehmen damit in Kauf, diese Eingriffe eventuell gar nicht gemacht haben zu müssen?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Es ist jetzt 13 Uhr. Wir machen eine Pause von etwa einer halben Stunde und treffen uns um 13.30 Uhr hier wieder.

(Unterbrechung von 13.00 bis 13.52 Uhr)

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich begrüße Sie zum Nachmittagsteil des Erörterungstermins zur A 39. Ich sehe, die Reihen haben sich schon etwas gelichtet.

In der Sache sind wir noch dabei, die Stellungnahmen und Einwendungen der Hansestadt Lüneburg zu erörtern. Deswegen würde ich die Hansestadt an dieser Stelle auffordern, die Punkte, die jetzt noch folgen werden, kurz vorzustellen, damit wir sie erörtern können.

Die Zeit ist jetzt schon etwas fortgeschritten. Wir haben ja doch noch einige TÖBs, die noch zu Wort kommen wollen. Vor dem Hintergrund, dass mit der Stadt auch noch weiter gesprochen wird, denke ich, können Sie sich auch recht prägnant fassen. - Dann haben Sie das Wort, Herr Schulz.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Entschuldigen Sie kurz die Nachfrage, Herr Dierken: Wie lange sollen wir heute Zeit bekommen? Welche Themen sollen wir heute nicht erörtern? Wie muss ich das jetzt verstehen? Sollen wir uns ein bisschen zurückhalten, weil wir Donnerstag dran sind? Ich habe das jetzt nicht verstanden. Entschuldigen Sie bitte meine Nachfrage.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Moßmann hat ja gesagt, dass einige Themen heute schon vorgetragen werden, aber einiges auch der gesonderten Erörterung vorbehalten bleiben soll. Ich meine, dass Sie jetzt noch drei, vier Themen auf dem Zettel haben, die auf jeden Fall noch zu besprechen wären - wenn ich es so richtig verstanden habe. Wenn Sie kurz selbst einen Überblick geben könnten, was wegen der Bedeutung unbedingt heute noch erörtert werden müsste und was sozusagen einem Detailtag vorbehalten werden kann, wäre ich Ihnen dankbar.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Unbedingt Wert legen wir jetzt noch auf fünf Punkte, den Immissionsschutz betreffend; da hätten wir noch etwas. Dann geht es uns um die Lärme, die wegen der Umleitungsverkehre während der Baumaßnahme entstehen, aber auch um den Grundsatz Umleitungsverkehre. Darüber möchten wir heute mindestens noch sprechen.

Zunächst einmal noch zu den Aspekten, den Lärmschutz betreffend. Da haben wir fünf Punkte. Zum einen würde ich Herrn Meyer oder den Vorhabenträger darum bitten, bei der Abwägungsdarstellung die Abwägung auszubreiten, warum im Bereich des Tunnels auf offenporigen Asphalt verzichtet wird und herkömmlicher Asphalt genommen wird. Es geht darum, dass Sie die Abwägung gegenüber den anderen Maßnahmen darstellen. Das wäre nett. Bisher habe ich immer nur verstanden: Das ist kostenrelevant. Aber wie sich das auswirkt, ist für uns noch nicht so ganz nachvollziehbar.

Der zweite Punkt, über den wir gern noch sprechen würden, betrifft den Lärmschutzwall Lüne-Moorfeld. Dann würden wir gern noch über den Lärmschutzwall in Neu Hagen und dann über den Baustellenlärm sprechen. Dann hat die Kollegin Suhrke-Konrad noch etwas Grundsätzliches zur Darstellung der Lärmberechnung, das sie anbringen möchte. Aber zunächst einmal vielleicht, wenn Sie nichts dagegen haben, etwas zum **Lärmschutzwall Lüne-Moorfeld**.

(Folie)

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Das Thema sieht man ganz gut auf der Präsentation hier. Links unterhalb des Tunnelausgangs, wo diese braune Fläche ist, verläuft derzeit ein Lärmschutzwall. Der ist planfestgestellt worden mit Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Lüneburg vom 23.11.1981. Damals gab es in dem Bereich zahlreiche Einwendungen, den Lärm betreffend. Man hat zum damaligen Zeitpunkt, also 1981, schon geprüft, ob man da einen Tunnel baut. Man ist aber zum damaligen Zeitpunkt zu dem Ergebnis gekommen, dass die Kosten-Nutzen-Relation das nicht zulässt. Aus diesem Grund hat man diesen Lärmschutzwall errichtet, um die Wohngebiete zu schützen.

Jetzt ist es wohl so - das ist für die Hansestadt nicht klar bzw. eindeutig -, dass dieser Lärmschutzwall künftig ab dem Ausgang des Tunnelportals auf einer gewissen Länge zurückgebaut werden soll. Jetzt ist die Frage: Ist das tatsächlich so? Warum wird dieser Lärmschutzwall zurückgebaut - das ist ähnlich wie die Thematik bei der Pferdehütte -, obwohl er aus Lärmschutzgründen planfestgestellt und errichtet wurde? Aus welchem Grund und inwieweit soll er zurückgebaut werden?

Meyer (Antragsteller):

In diesen Bereichen ist dieser Lärmschutzwall vorhanden, hier in diesem gesamten Bereich, der Richtung Adendorf übergeht; er setzt sich dann natürlich da fort. Wie Sie eben schon sagten, ist er damals wahrscheinlich zum Schutz der Bebauung hier rechts und links - ich weiß nicht, ob es in Adendorf damals auch Grenzwertüberschreitungen gab, sodass man für den Bereich den Wall mit vorgesehen hat - errichtet worden.

Heute haben wir als Kernlärmschutzmaßnahme diesen Tunnel hier vorgesehen haben. Um in diesen Bereichen jetzt die Grenzwerte einzuhalten, ist auf der Westseite bis zur Bahn hin durchgehend umfangreicher Lärmschutz. Um in diesem Bereich jetzt die Grenzwerte einzuhalten, wurde hier eine Verlängerung vorgesehen. Man sieht da das Ende einer Lärmschutzwand. Mit diesen Maßnahmen plus dem offenporigen Asphalt werden die Grenzwerte hier überall eingehalten.

Dann komme ich gleich dazu: Wie Sie sagten, war es bisher so, dass wir im Tunnel selber den offenporigen Asphalt nicht vorgesehen haben. Da der Tunnel den Lärm am effektivsten mindert, haben wir das dort aus Kostengründen nicht vorgesehen. Ob jetzt offenporiger Asphalt in Kombination möglicherweise mit Absorptionsmaßnahmen Sinn machen würde - das deuteten Sie vorhin an -, muss geprüft werden. Derzeit haben wir das in den Berechnungen nicht vorgesehen. Mit den Maßnahmen, die wir hier haben, werden aber auf beiden Seiten die Grenzwerte voll eingehalten. So wurde das dimensioniert. Also, alle drei: Tunnel plus aktiver Lärmschutz plus OPA. Diese Maßnahmen sind deutlich effektiver als diese Wälle, die hier derzeit vorhanden sind.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Zwei Sachen haben wir noch nicht ganz nachvollziehen können. Die eine ist das, was Herr Birko gerade angesprochen hat: Wie kann es sein, dass ein Lärmschutzwall schon bei weniger als der Hälfte der Verkehrslast erforderlich war und jetzt bei mehr als der doppelten Verkehrsmenge plötzlich wegkommen soll? Das ist für uns nicht nachvollziehbar.

Meyer (Antragsteller):

Dieser Wall wird durch eine deutlich höhere Wand in dem Bereich ersetzt werden.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Der Lärmschutzwall ging ja - Entschuldigung, Herr Meyer - bis zur Bahn.

Meyer (Antragsteller):

Lärm wirkt ja so: Er kommt von der Straße und wirkt so. Das heißt, dieser Wall in dem Bereich, der hier weitergeht, ist bestenfalls Richtung Adendorf wirksam, aber nicht mehr für diese Wohnbebauung hier.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Haben Sie recherchieren können, warum das damals so planfestgestellt wurde bei weniger als der Hälfte der Verkehre?

Meyer (Antragsteller):

Das kann ich Ihnen nicht sagen. Jedenfalls sind die heutigen Maßnahmen für diese Bebauung hier deutlich effektiver.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Dann zum zweiten Aspekt: Das ist noch einmal der Tunnel und die Ausgestaltung des Tunnels selber.

Wir hatten ja vorhin schon festgestellt, dass es keine konkreten Berechnungsverfahren gibt, wie sich der Lärm aus einem Tunnelmund heraus entwickelt.

Meyer (Antragsteller):

Doch. Es gibt schon Verfahren, die man innerhalb eines schallharten Gebäudes anwendet, um zu berechnen, welcher Lärmpegel sich da entwickelt.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Gut. Herr Günther hatte das ja vorhin auch vorgetragen. Einige Aspekte sind da aber doch nicht ganz vergleichbar mit einem Gebäude. Wir würden es schon befürworten, wenn es gelingen könnte, eine Art **Vorbehalt oder Auflage** in den **Planfeststellungsbeschluss** aufzunehmen, dass dann, wenn festgestellt würde, dass die Immissionen stärker sind als prognostiziert, im Bereich der Tunnelportale noch nachgebessert werden müsste.

Erstens gibt es die Berechnungsverfahren jetzt nicht. Zweitens. Sollte die Erfahrung später zeigen, dass die Immissionen doch erheblich sind, dann sollte für Sie, die

NLStBV als Antragstellerin, eine Verpflichtung entstehen, hier nachzubessern.

Eine fehlgeschlagene Prognose im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gibt es ja für den Fall nicht, keine 3 dB (A). Aber wir halten dann einen Vorbehalt allgemeiner Art im Planfeststellungsbeschluss für erforderlich.

Meyer (Antragsteller):

Meine Aussage ist die: Aus dem Tunnel selber kommt kein erhöhter Lärm heraus. So wird der Tunnel innen ausgekleidet werden. Ich weiß nicht, wir müssen heute nicht das Verfahren festlegen. Das muss erst ermittelt werden.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Damit ist der Punkt aus unserer Sicht erst einmal erörtert.

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Auch beim OPA ist es nicht ganz unüblich, dass eine Art Lärmschutzgarantie im Planfeststellungsbeschluss verfügt wird. Es ist ja nicht so, dass der OPA einmal gelegt wird und dann ein Leben lang da liegt. Man weiß ja, dass die Lärminderungswirkung nach einigen Jahren deutlich abnimmt. Es ist ja auch die Forderung der Hansestadt Lüneburg, dass bei dem offenporigen Asphalt in einem fachlich richtigen, angemessenen Abstand kontrolliert wird, ob der Korrekturwert, den man annehmen darf, aufgrund der baulichen Beschaffenheit des Asphalts noch gerechtfertigt ist, und dass man, falls das nicht mehr der Fall ist - notfalls im Wege der Planänderung oder durch einfache Ausbesserungsmaßnahmen, wie auch immer -, diesen Asphalt erneuert.

Selbiges wäre auch im Rahmen der Tunnelöffnung vorstellbar, dass man halt verfügt, dass das in einem gewissen Abstand gemessen und kontrolliert wird, und dass man dann, wenn sich die Notwendigkeit ergibt, da noch einmal nachzubessern, dies eben tut. Das wäre eine Forderung, die man im Wege einer **Nebenbestimmung in dem Planfeststellungsbeschluss** denkbarerweise regeln könnte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Die Planfeststellungsbehörde nimmt das zur Kenntnis. Es bedürfte einer Prüfung, ob die Aussagen in dem lärm-schutzfachlichen Teil wirklich so unsicher sind, dass man nicht sagen kann, ob der Lärm, der da herauskommt, viel lauter ist als prognostiziert. Das müsste ich eingehend prüfen. Wenn wir da Bedarf sehen, so etwas wie ein Monitoring durchzuführen, um zu gucken, ob der Lärm tatsächlich innerhalb der Grenzen ist, die prognostiziert worden sind, dann werden wir da entsprechende Sachen verfügen.

Ich habe gesehen, dass sich Herr Dr. Scharf zu Wort gemeldet hat. Aber ich möchte zuerst noch die Punkte der Hansestadt Lüneburg abhandeln.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Der nächste Aspekt ist, dass wir fordern, dass insbesondere im Bereich **Moorfeld nachts keine Bauarbeiten** durchgeführt werden. Sie sprachen davon, Herr Matz, dass natürlich die allgemeinen Vorschriften, den Lärmschutz in Baustellen betreffend, eingehalten werden. Es ist klar, dass das grundsätzlich schon geschieht. Aber wir fordern hier aufgrund der Wohnumgebung, keine Ausnahmen zuzulassen, dass nachts auf der Baustelle gearbeitet werden darf.

Matz (Antragsteller):

Zu welchen Uhrzeiten die Bauarbeiten im Bereich Moorfeld beginnen oder enden, das können wir, glaube ich, heute nicht sagen. Wir haben aber eingangs schon gesagt, dass die AVV Baulärm eingehalten bzw. beachtet wird und dass es mit den entsprechenden Möglichkeiten, die die Technik, die Verfahren bzw. die Ausschreibungsstrategie hergeben, das Bestmögliche an der Stelle geben wird.

Baustellenverkehre - das sprachen Sie eben auch an - sind grundlegend nicht so vorgesehen, dass wir Betontransporte etc. - was da immer so in den letzten Tagen, Wochen und Monaten herumschwirrte - durch ein Wohngebiet führen werden. Das wird nicht bzw. nicht planmäßig stattfinden. Der Baustellenverkehr an sich wird grundlegend über das öffentliche Wegenetz abgewickelt. Das ist ganz klar. Dafür ist das öffentliche Wegenetz auch da. Es ist in der Lage, die Verkehre bzw. die Tonnen etc. pp., was da wichtig ist, entsprechend aufzunehmen. Grundlegend wollen wir es natürlich ermöglichen, dass die Baustellenbelieferung, die Beschickung über die heutige B 4 stattfinden wird. Wir möchten also nicht anfangen, die Erbstorfer Landstraße als Haupteinflugschneise für Transporte zu verwenden oder noch kleiner hineinzugehen, Gerhart-Hauptmann-Straße, Brandheider Weg etc. Das ist nicht vorgesehen.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Das heißt, es ist nicht vorgesehen, die Straßen in Lüne-Moorfeld - alles nicht, links und rechts, Ost, West - für Baustellenverkehre zu nutzen?

Matz (Antragsteller):

Nein.

Möller (Antragsteller):

Vielleicht noch eine Einschränkung. Also, so pauschal sagen, dass das alles nicht genutzt wird, können wir an dieser Stelle nicht. So kann zum Beispiel die Erbstorfer Landstraße natürlich weiterhin für den Baustellenverkehr genutzt werden. Aber was die Anliegerstraßen betrifft, so werden wir uns da natürlich zurückhalten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Die Frage ging eher dahin, wenn ich es richtig verstanden habe, ob dieses Wohngebiet, Straßen wie der Brandheider Weg, für Baustellenverkehre genutzt werden. Aber das können Sie ausschließen?

Matz (Antragsteller):

Auf dem Brandheider Weg - der ist hier auf dem Modell schön zu sehen; das ist der Bereich hier - wird es keinen geplanten Baustellenverkehr, Belieferung, Entlieferung und Sonstiges geben. Das ist nicht geplant.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Danke. - Dann noch zu einem Aspekt, den wir vorgebracht haben: Das ist der **Lärmschutzwall in Neu Hagen** zwischen der Bleckeder Landstraße und der Dahlenburger Landstraße. In der Synopse, die wir zugeleitet bekommen haben, spricht die Vorhabenträgerin nur über den Lärmschutzwall auf der Westseite. Wir haben aber insbesondere den vorhandenen und planfestgestellten Lärmschutzwall auf der Ostseite angesprochen, der erhalten bleiben soll, und haben das mit den gleichen Argumenten begründet wie in Moorfeld, dass dort nämlich 1981 ein Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung dieses Lärmschutzwalles erfolgt ist und wir nicht einsehen, dass bei einer Verdoppelung des Verkehrs keiner mehr da sein soll.

(Folie)

Meyer (Antragsteller):

Auf der Ostseite sind Gewerbegebiete vorhanden. Die wurden auch untersucht. Da haben wir insofern keine Überschreitungen feststellen können.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Das habe ich jetzt zur Kenntnis genommen. Aber deswegen verzichten wir nicht auf unsere Stellungnahme.

Matz (Antragsteller):

Ich möchte an dieser Stelle noch ergänzend auf etwas hinweisen, weil wir jetzt zweimal über Wälle gesprochen haben: Die vorhandenen Wälle sind in der Gegebenheit da. Wir haben aber zukünftig im Bereich der A 39 auf der Fahrbahn den offenporigen Asphalt, der heute, gerade in diesem Bereich, nicht vorhanden ist und der die Wirkung des Walls toppt. Das möchte ich an der Stelle noch einmal zu Protokoll geben, dass wir da besser aufgestellt sind, weil wir die Lärmquelle direkt angreifen, anders als bei diesem Wall, der im Verhältnis auch nur eine geringe Höhe hat.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Danke. Das habe ich zur Kenntnis genommen.

Dann haben wir noch einen grundsätzlichen Aspekt, die **Lärmgrunddaten** betreffend. Meine Kollegin, Frau Suhrke-Konrad, möchte dazu noch etwas sagen.

Suhrke-Konrad (AGL):

Da geht es in erster Linie einmal um die **Definition des Lkw-Anteils**, und zwar hat nach der 16. BImSchV ein Lkw-Anteil von Lkws ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t mit in die Berechnung einzugehen. Der Schwerlastverkehr beginnt ja bei 3,5 t. Wir haben das auch in der Einwendung so benannt. Als Antwort kam dann, dass die Verkehrsberechnung genau diesen Punkt

angesprochen hätte und entsprechend Tabelle 2 der Lärmuntersuchung die Lkw-Anteile ausgewiesen worden sind.

Uns reicht das insofern nicht, als dass das nicht transparent genug ist; denn zum einen ist die Überschrift dieser Tabelle mit Schwerlastverkehr angesetzt und zum anderen fehlt die Verbindung, diese Rückkoppelung zu dem Verkehrsgutachten, sodass man klar erkennen kann, dass diese Daten tatsächlich berücksichtigt worden sind. Es ist eben so, dass in den Knotenpunkten absolute Zahlen für die immissionstechnische Berechnung zugrunde gelegt worden sind, während es in den Immissionsberechnungen immer nur der prozentuale Anteil ist. Man kann es eben nicht wirklich nachvollziehen. Daher haben wir die Bitte, das wirklich transparenter darzustellen.

Meyer (Antragsteller):

Wir haben bei unseren schalltechnischen Berechnungen von Herrn Kossmann extra Werte, die der RLS entsprechen und die die 2,8 t auch berücksichtigen, für Tag und Nacht aufgesplittet. Es gibt im Anhang der Verkehrsuntersuchung Tabellen, in denen speziell für die durchgehende Straße - inklusive aller Abfahrten - auch diese schalltechnischen Werte, sogar auf Stunden bezogen, also die sogenannten M-Werte, angegeben werden, und mit diesen Werten haben wir dann gerechnet.

Suhrke-Konrad (AGL):

Gut. Dann nehmen wir das erst einmal so zur Kenntnis.

Das Zweite ist, dass auf die **Darstellung der Immissionsberechnung** verzichtet wurde. Das haben wir vorhin auch schon gehört. Es ist aber für diejenigen, die kritisch mit der Materie umgehen, eklatant wichtig, diese Daten zu sehen. Wenn es auch nicht erforderlich ist, um den rechtlichen Stand zu erfüllen, so ist es doch wichtig, diese Ergänzung zu machen und nicht nur diese Immissionsdaten darzustellen, sondern auch, wie es zu diesen Immissionsdaten kommt, und zwar umfangreich. Es geht also darum, nicht nur zu sagen, der und der Abschnitt ist mit der und der Immission belegt, sondern auch, wie es dazu kommt, welche Parameter nach der RLS-90 zu berücksichtigen sind und berücksichtigt wurden, und das nicht nur für die verschiedenen Abschnitte der A 39, sondern auch für die Rampen und dergleichen, sodass man das wirklich zuordnen kann, und das nicht nur textlich bzw. tabellarisch, sondern auch auf der entsprechenden Karte, farblich abgesetzt, damit man weiß, wo was zu finden ist.

Meyer (Antragsteller):

Wenn es gewünscht wird, kann das nachgeliefert werden. Wir haben darauf verzichtet. Man hat überlegt: Wie viele Unterlagen muss man denn da beifügen? Wie stark kann man denn einsteigen? Was die sogenannten Immissionsberechnungen aus dem, was Sie eben gesagt haben, angeht, so stehen der Abschnitt, der DTV, die M- und p-Werte und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten drin.

Also, alle Parameter, die für die RLS-Berechnung wichtig sind, können geliefert werden, wenn es gewünscht wird.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dann würde ich sagen: **Übermitteln Sie es auch der Planfeststellungsbehörde.** Das ist wahrscheinlich alles elektronisch vorhanden, ja? - Gut.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Zunächst einmal wäre zu den Immissionen das, was wir gerne erörtert hätten, gesagt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schulz. - Jetzt gab es zwischenzeitlich einige Wortmeldungen. Ich weiß nicht, ob das zu dem Thema ist. Das würde ich ganz gerne noch abgehandelt haben. Zunächst Herr Dr. Scharf!

Dr. Scharf (Einwender):

Vielen Dank, dass ich noch einmal zu Wort komme. - Vielleicht zwei Vorbemerkungen. Ich glaube, ich bin hier im Raum der Einzige, der sich schon in den 70er- und 80er-Jahren zusammen mit einer Gruppe von Bürgern für einen optimalen Lärmschutz in diesem Gebiet eingesetzt hat. Damals hat man - ich darf das so sagen - primär auf die Bedürfnisse der Menschen geachtet. Aus diesem Ansatz heraus ist es unter anderem zu diesem Erdwall nördlich des neu geplanten Tunnels bis kurz vor Adendorf gekommen.

Ich bin kein Schalltechniker, meine Herren da vorne im Präsidium. Aber es ist doch bekannt, dass Schall primär durch Masse gedämmt werden kann. In dem Gebiet, in dem wir wohnen, Moorfeld-Ost, was Sie so ein bisschen abgetan haben, hören wir, bedingt durch den Lärmwall, gegenwärtig von der Ostumgehung nahezu gar keinen Lärm. Ich erinnere mich auch noch an die Ausführungen in der Universität vor etwa einem Jahr. Ich glaube, Herr Meyer - oder wer es war - hat damals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Windrichtung bei der Ausbreitung des Schalls eine entscheidende Rolle spielt. Das ist, glaube ich, so.

In dem Gebiet, von dem wir jetzt sprechen, oder überhaupt in Lüneburg haben wir sehr häufig Westwinde. Wenn wir Westwind haben, wird der Schall in diesem Gebiet nahezu ungeschützt auf das Gebiet Moorfeld-Ost ausgebreitet. Da hilft, mit Verlaub, Flusterbeton nur sehr wenig. Übrigens, der wird abgerieben, und was passiert dann?

(Zuruf)

Die Bürger in unserem Gebiet vertrauen darauf, auch auf die Stadt Lüneburg, dass wir diesen Erdwall wiederbekommen. Der verschwindet ja jetzt, weil verbreitert werden muss. Das ist doch der eigentliche Grund.

Heute Morgen wurde schon einmal von den Herren Anwälten darauf hingewiesen, dass wir aus dem damaligen Planfeststellungsverfahren einen Rechtsanspruch herleiten, schlicht und einfach. Ich stelle mit Verwunde-

rung fest, dass Sie das gar nicht herleiten konnten, gar nicht finden konnten. Es gibt doch einen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 1981. Den habe ich in meinen Akten. Es ist doch nicht vom Himmel gefallen, dass in der Pferdehütte und bei uns etwa dieser lange Erdwall gebaut wurde. Das können Sie doch nicht einfach so vom Tisch fegen. Die Bürger in unserem Gebiet erwarten, dass der Menschenschutz hier wirklich primär behandelt wird. Dazu gehört dieser Erdwall. Der Wegfall wäre eine deutliche Verschlechterung. Das wollte ich hier noch einmal ausdrücklich betonen.

Ansonsten vielleicht noch eine Bemerkung aus der Geschichte: Ich habe schriftlich aus den 80er-Jahren, dass diese Ostumgehung nicht zu einer Autobahn ausgebaut werden würde. So weit vielleicht zur Glaubwürdigkeit der Aussagen von Behörden.

(Beifall)

- Ja, ich muss das einfach einmal so sagen. Aus dem Wirtschaftsministerium haben wir schriftlich diese Nachricht bekommen. Gut, was stört mich mein Geschwätz von gestern?

Aber wenn wir heute diese wichtige Planung machen, dann bitte ich doch wirklich, die Interessen der Menschen hier zu berücksichtigen. Natürlich sind die Kostenfaktoren ein wichtiger Punkt. Aber - auch das wurde schon ein paarmal gesagt, und das möchte ich hier ausdrücklich unterstreichen - in dem Gebiet oder überhaupt in dem Gebiet geht es auch um die Menschen. Es wohnen hier einige Tausend Menschen links und rechts der jetzigen Ostumgehung und der künftigen Autobahn. Das bitte ich Sie, doch einfach einmal zur Kenntnis zu nehmen.

Wenn ich mir die ganze Trasse ansehe, dann wissen wir doch alle, dass dieser Punkt dort der Juckepunkt überhaupt ist. Den, Herr Meyer, mal eben so zur Seite zu schieben, das geht nun nicht. - Danke schön.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Dr. Scharf. - Ich möchte zunächst sammeln. Jetzt hat Frau Loock das Wort und anschließend Herr Günther. Dann möchte ich im Prinzip zur Stellungnahme des nächsten Trägers öffentlicher Belange übergehen. - Frau Loock!

Loock (Einwenderin):

Ich habe noch eine kurze Frage, die jetzt nicht dazu gehört. - Wissen Sie, wo der Sandabbau für diese Baumaßnahme vom Tunnel vonstatten gehen soll? Wie ist das mit den Straßen geregelt? Worüber sollen diese Sandtransporte rollen? Durch das Wohngebiet Tag und Nacht?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, das ist eben schon dahingehend beantwortet worden, dass es im Wohngebiet keine Baustraße geben wird.

Loock (Einwenderin):

Aber wo dann?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, dass der Vorhabenträger dazu noch mehr sagen kann als ich. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Vielen Dank. - Diese teilweise ja sehr lebendigen Beiträge helfen uns morgen auch weiter, weil wir schon einiges vorweggenommen haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, in erster Linie morgen.

RA Günther (Einwender):

Gleichwohl geht es hier im Wesentlichen um Rechtsverhältnisse. Was den Wall betrifft, so müssen wir darauf achten, dass wir auch hier eine Rechtsposition haben, und zwar nicht nur aus der Vergangenheit, sondern auch aus der Gegenwart, und zwar deswegen, weil das **Wohnumfeld um die Ortslagen herum auch besonders schutzbedürftig** ist. Das wird in der Regel mit einem Abstand von zumindest 500 m angesetzt. Dort gehen die Bewohner der Ortslagen abends spazieren und führen zum Beispiel ihren Hund aus. In diesem Wohnumfeld wird zwar kein Immissionsgrenzwert nach der Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt. Gleichwohl wird von der Rechtsprechung ein Orientierungswert für maßgeblich gehalten, nämlich von 55 dB(A). Der liegt um 4 dB(A) niedriger als in dem eigentlichen Wohngebiet, und zwar deswegen, weil man in dem Wohngebiet, wenn es da zu laut ist, auch mal in die Häuser hineingehen kann, um sich in den Häusern selbst zu erholen. Das ist draußen nicht ohne Weiteres möglich. Deswegen hat die Rechtsprechung für das Wohnumfeld 55 dB(A) als Orientierungswert angesetzt. Das ist natürlich nicht unbedingt zwingend durchzusetzen.

Wenn wir aber dort einen Schallschutzwall haben, wenn wir dort einen Wall haben, der im Grunde genommen die Qualität des Wohnumfeldes mit gewährleistet, dann brauchen Sie eine besondere Rechtfertigung, wenn Sie die Qualität des Wohnumfeldes verschlechtern wollen. Es ist nicht einfach so, dass wir hier Bittsteller sind, sondern wir haben hier Rechtsgrundlagen, Anspruchsgrundlagen, und wir werden das notfalls auch durchsetzen. Deswegen ist dieser Punkt meiner Meinung nach durchaus zu beachten.

Sie haben durchaus nicht unberechtigt darauf hingewiesen, dass der offenporige Asphalt mit einem Korrekturwert von 5 dB(A) eine ganze Menge an Lärminderung bringt. Nur, der kompensiert einen solchen Wall nicht; denn es geht bei den Belästigungen um Lärm und nicht um Schallpegel. Lärm hat immer eine subjektive Komponente. Das heißt, wenn man die Schallquelle, also die Autos, die auf der Autobahn an einem vorbeifahren, sieht, dann werden die eher als lästig empfunden, als wenn sie durch einen Wall, durch Baumgruppen oder Wald abgeschirmt sind. Daher kommt meiner Auffassung

nach dem Wall, so wie er da jetzt vorhanden ist, eine Qualität zu, die ihm nicht ohne Weiteres genommen werden sollte.

Das Zweite zu dem **Baustellenverkehr**. Das Thema haben wir im Zusammenhang mit der Autobahn A 20 im Raum Glücksstadt, Elbquerung, erörtert. Dort findet auf den öffentlichen Straßen natürlich Gemeingebrauch statt, und dort kann auch Baustellenverkehr auf unterschiedlichen Straßen stattfinden. Gleichwohl ist das als Problem für die Anwohner angesehen worden, weil die Bauphase dort über drei, vier Jahre geht. Das hat dazu geführt, dass der Baustellenverkehr in einem Planänderungsverfahren genauer untersucht und in die Planung mit einbezogen worden ist. Man hat das also nicht der Ausführungsplanung überlassen, sondern hat es als Teil der Planfeststellung angesehen, auch den Baustellenverkehr zu bewältigen, weil die Bauphase einfach zu lang ist, als dass man den Betroffenen zumuten kann, dass der Verkehr hier oder dort stattfindet, ohne dass man sich darauf einstellen kann und ohne dass man weiß, ob die Straßen dafür auch wirklich geeignet sind. Deswegen: Beides kann man oder muss man hier berücksichtigen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Günther, für diesen Vortrag. - Jetzt würde ich gerne den Vorhabenträger bitten, noch einmal zu diesem Lärmschutzwall und den Baustellenverkehren kurz Stellung zu nehmen.

Meyer (Antragsteller):

Zum Lärmschutzwall. Sie haben recht: Masse mindert den Lärm. Aber nicht die Masse ist das Problem, sondern der Lärm, der oben rübergeht bei Lärmschutzanlagen. Eine Lärmschutzanlage - sei es eine Wand oder ein Wall - mindert den Lärm ausreichend genug. Nur, der Lärm wird in alle Richtungen von der Straße abgestrahlt. Ein Großteil des Lärms geht oben drüber. Das ist der Lärm, der an der Bebauung ankommt.

Von daher ist es so: Je weiter eine Bebauung von der Lärmschutzanlage weg ist, umso geringer wirkt ein Lärmschutzwall, weil der Lärm sich mit dem Wind ausbreitet. Das wird übrigens in den Berechnungen auch berücksichtigt; das hatte ich auch in der Uni so erklärt: Der Lärm wird immer in der Mitwindsituation gerechnet. Das ist das, was hier und auch bei der Dimensionierung zugrunde gelegt wird. Es ist so, dass der Lärm oben rübergeht, und je weiter eine Bebauung von der Lärmschutzanlage weg ist, umso geringer wirkt sie.

Der offenporige Asphalt ist etwas, was direkt an der Quelle wirkt, also eine Minderung an der Quelle bewirkt. Damit wird dieser Lärm gar nicht erst erzeugt. Von daher ist er in großen Entfernungen, zum Beispiel in Adendorf, genauso wirksam, wobei ein Wall bei diesen Entfernungen nur noch minimal wirksam ist. Das heißt, mit offenporigem Asphalt erreicht man bei größeren Entfernungen deutlich mehr als mit einem Lärmschutzwall. Das ist physikalisch so.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer. - Die Baustellenverkehre waren noch einmal kurz Thema. Bitte in der gebotenen Kürze dazu!

Matz (Antragsteller):

Zu den Baustellenverkehren möchte ich die Aussage zu den Standorten der Sanddepots - oder wie Sie es genannt hatten - aufgreifen. Es steht zum jetzigen Zeitpunkt nicht so klar fest, woher der Sand für die Baumaßnahme kommen wird. Es ist ganz klar dem Wettbewerb überlassen, wo der jeweilige Auftragnehmer tatsächlich sein Baumaterial herbekommt. Daher ist auch nicht ganz klar, wo nun die Hauptströme für Sandtransport oder Ähnliches sind. Grundsätzlich wird aber die Abwicklung über die vorhandenen Verkehrswege erfolgen.

Ergänzend möchte ich an der Stelle sagen: Die A 39 wird in diesem ersten Abschnitt nicht in Gänze auf einmal gebaut, sondern es sind ja verschiedene Bauphasen dafür erforderlich, wo in Teilbereichen gebaut wird, auf nur einer Richtungsfahrbahn, halt immer unter der Prämisse: Aufrechterhaltung des Durchgangsverkehrs. Das heißt, die Schwerpunkte, wo ein Transport hingehet, werden sich im Zuge der Bauzeit immer wieder verlagern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank dafür, Herr Matz. - Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann ich noch sagen, dass das Thema **Baustellenverkehre** durchaus als **Konflikt** angesehen wird. Ich weiß, im Bereich der Elbquerung standen schon die Lkw-Zahlen fest und wie viel Transporte es täglich werden würden. Das steht hier so nicht fest. Gleichwohl erkennen wir dieses Konfliktpotenzial an. Wir werden **auf jeden Fall prüfen**, ob und in welchem Rahmen dort **noch Darlegungen erforderlich sind**, die uns dann zur Prüfung vorgelegt werden.

Es liegen noch diverse Wortmeldungen vor. Ich gebe noch einmal zu bedenken, dass wir dabei sind, die Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg zu erörtern. Als Nächstes habe ich die umliegenden Gemeinden auf dem Plan; die wollte ich auch noch zu Wort kommen lassen. Ich bitte jetzt wirklich, in der gebotenen Kürze vorzutragen. Die zwei Wortmeldungen auf der Seite und die von Herrn Nebelsieck sind jetzt aber wirklich die letzten. Dann sind wir bei den anderen Gemeinden; sonst haben die hier ganz umsonst gewartet.

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Mein Name ist Frank Kracht. Ich vertrete den NABU Lüneburg und bin auch Sprecher der BI Lüne-Moorfeld. Ich wohne auf der westlichen Seite der Ostumgehung bzw. möglicherweise zukünftigen A 39. Ich kann sagen, ich bin damit zufrieden, dass der Lärmschutzwall weg ist; denn für mich fehlt da ein Reflektor. Wenn der jetzt doch wiederkäme: Inwieweit wäre ich im westlichen Teil von Reflexionen dieses Lärmschutzwalls betroffen?

Dann wollte ich einmal kurz auf die Verkehrszahlen hinweisen. Planfestgestellt worden ist die Ostumgehung

1981 mit der Prognose von 15.000 Fahrzeugen. Mittlerweile sind wir bei 40.000, und die Prognose für die A 39 geht auf 60.000 hin. Gegenüber der prognostizierten Ostumgehung sprechen wir also von einer Vervierfachung der Zahlen beim Bau einer Autobahn. Die Erhöhung hat Herr Günther schon genutzt, um nachträglichen Lärmschutz im Bereich Moorfeld durchzusetzen. Es hat ja in diesem Bereich schon einmal als Sofortmaßnahme offenporigen Asphalt gegeben. Weiteres wird uns mit dem Hinweis verwehrt, es wird alles besser, wenn die A 39 kommt.

(Zuruf)

Verhandlungsleiter Dierken:

Nach der nächsten Wortmeldung bitte ich den Vorhabenträger, dazu Stellung zu nehmen.

Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen):

Friedrichs vom VCD, Landesverband Niedersachsen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Friedrichs, kurze Unterbrechung. - Der VCD gilt doch auch als Naturschutzverband. Ist das richtig? Oder als Vereinigung?

Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen):

Natürlich. Wir sind anerkannter Umwelt- und Naturschutzverband, zumindest in der Öffentlichkeit, den Medien, der Presse. Vielleicht sind wir nicht klageberechtigt, aber daran arbeiten wir. Wir sind trotzdem gut rechtlich vertreten. Machen Sie sich darüber keine Sorgen.

Ich habe eine Frage, die ich doch jetzt vermutlich stellen kann, oder?

Verhandlungsleiter Dierken:

Das habe ich gerade nicht verstanden.

Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen):

Ich würde gerne eine Frage stellen. Ist das in Ordnung?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja. Ich wollte nur darauf hinweisen, dass gleich im Anschluss an diesen Themenblock die Naturschutzverbände, wozu ich Sie heute auch zählen würde, dran sind. Vielleicht hat das thematisch noch eine halbe Stunde Zeit.

Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen):

Ich habe eine Frage konkret zu dem Thema offenporiger Asphalt. Es wäre mir ganz recht, wenn das in diesem Zusammenhang behandelt werden könnte. Ich stelle die Frage jetzt einfach kurz. Es geht ja schnell.

Ich höre von Herrn Meyer regelmäßig, dass der offenporige Asphalt eine ganz wesentliche Wirkung haben soll, dass er viel besser ist als die Lärmschutzwälle in der Vergangenheit. Dann müssten doch auch der Bestand und die Funktionsfähigkeit des offenporigen Asphalts über längere Zeit gesichert werden. Wir wissen aber, dass die Funktionsfähigkeit, also der Lärminderungseffekt

nach etwa sieben Jahren gen null tendiert. Ist denn für die Zukunft geplant, dass der offenporige Asphalt regelmäßig und in wirkungsvollen Abständen erneuert wird? Sind die Kosten dafür eingeplant worden? Darauf hätte ich gerne eine Antwort.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Meyer!

Meyer (Antragsteller):

Zum offenporigen Asphalt vielleicht: Die Anfangswirksamkeit vom offenporigen Asphalt ist deutlich höher als die, die in der Berechnung zugrunde gelegt wird. Während man dieses in der Berechnung mit minus 5 dB(A) zugrunde legt, liegt sie bei 8 bis 9 dB(A). Alle Messungen der Bundesanstalt für Straßenwesen haben bisher gezeigt, dass über acht Jahre die Wirksamkeit dieser - es ist nicht so, wie Sie gesagt haben, dass das gegen null geht - minus 5 dB(A) gewährleistet ist. Das ist ein Wert, der gesichert ist. Es gibt auch Beläge, die deutlich länger wirken, die nach zehn, zwölf Jahren immer noch diesen Korrekturwert von minus 5 dB(A) erbringen, sodass die Pegelminderung weiterhin gewährleistet ist. Das ist der Stand der Technik von den Belägen, wie sie heute eingebaut werden bzw. auch vermessen werden. Es wird weiter geforscht, es wird weiterentwickelt. Man kann davon ausgehen, dass die Beläge, die künftig eingebaut werden, schalltechnisch noch deutlich länger wirksam sein werden, bzw. man ist auch am Erforschen anderer Beläge, die dann auch deutlich leiser sein werden.

Die zweite Frage betraf den Lärmschutzwall und die Reflexion. Grundsätzlich ist es so, dass bei Lärmschutzwällen wie auch bei Lärmschutzwänden von einer minimalsten Reflexion ausgegangen wird, die im Verhältnis zum direkten Schall keine Bedeutung mehr hat. Bei den Wänden sagt man, es muss hochabsorbierend sein. Das heißt, der Schall, der auftrifft, wird fast komplett absorbiert und nicht mehr reflektiert. Das Gleiche gilt auch bei den Wällen. Lärmschutzwälle haben, was die Lärmreflexion auf der gegenüberliegenden Seite betrifft, eigentlich keinerlei negative Auswirkungen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer. - Herr Nebelsieck, passt das noch zu diesem Thema? - Okay.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Ich habe eine Nachfrage zu der vorhin von der Stadt Lüneburg schon zu Recht problematisierten **Ermittlung der Lkw-Anteile**. Wie wir vorhin schon gehört haben, ist es wichtig, dass man differenziert, zum einen in Bezug auf Lkws oberhalb von 2,8 t. Es wurden früher in verschiedenen Verkehrsuntersuchungen aber nur Differenzierungen oberhalb von 3,5 t vorgenommen. Da haben wir vorhin von Herrn Meyer als Antwort auf die Frage der Stadt Lüneburg gehört, es gäbe in den Anhängen der Verkehrsuntersuchung ganz differenzierte Tabellen, in denen man sogar nach Tageszeiten sehen könne, wie

viele Lkws mit mehr als 2,8 t hier prognostiziert werden. Das ist als solches auch richtig.

Guckt man sich aber die Methodik des Gutachtens an, so wird überhaupt nicht deutlich, wie man zu dieser Differenzierung mit den 2,8 t gekommen ist; denn man stellt hier wesentlich auf die Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählung des Jahres 2005 und zahlreiche weitere örtliche Verkehrszählungen ab. Wenn ich es richtig weiß, ist in diesen Untersuchungen, die hier zitiert werden, gar nicht zwischen Lkws mit 2,8 t und mit 3,5 t in der Differenzierung, wie die Verkehrslärmschutzordnung es fordert, unterschieden worden. Deswegen hätte der Gutachter eigentlich darlegen müssen, wie er von den damaligen Differenzierungskriterien jetzt zu der für die Schallschutzberechnung wichtigen Differenzierung gekommen ist. Das fehlt mir hier. Dazu hätte ich gerne noch eine Antwort, die diese Darstellungslücke schließt.

Des Weiteren habe ich mich gefragt, warum in diesem Verfahren nicht die inzwischen vorhandenen und auch damals schon vorhanden gewesenen Untersuchungsergebnisse der bundesweiten Verkehrszählung 2010 eingepflegt worden sind; denn es sind immer noch die veralteten Zahlen aus 2005 zugrunde gelegt worden. In anderen Bundesländern, etwa bei allen Abschnitten der geplanten Nordwestumfahrung - A 20 - um Hamburg herum, wird diese alte Datengrundlage nicht mehr als hinreichend rechtssicher eingestuft. In allen laufenden Verfahren wird eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung mit den Zahlen des Jahres 2010 nachgeschoben und die Planung insofern aktualisiert mitsamt den aktualisierten schalltechnischen Untersuchungen. Das alles fehlt hier. Man arbeitet hier in Niedersachsen noch mit den veralteten Zahlen, während man selbst in Schleswig-Holstein, wo ja zuletzt auch nicht alles so ganz rund gelaufen ist, das jetzt in der Methodik aktualisiert.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Nebelsieck. - Ich meine, dass die Zahlen mittlerweile auch schon vorliegen und in aktuelle Berechnungen Eingang gefunden haben. Aber äußern Sie sich doch selbst dazu.

Brodehl (Antragsteller):

Die aktuelle Verkehrsuntersuchung ist inzwischen im Internet veröffentlicht. Sie liegt also der Öffentlichkeit vor.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Meine Frage bezieht sich auf den Stand dieses Verfahrens. Wir haben hier mehrfach diskutiert, dass es einen bestimmten Auslegungsstand gibt und verschiedene Aktualisierungen. Herr Dr. Geiger hat grundsätzlich - auch aus meiner Sicht zutreffend - darauf hingewiesen, dass man natürlich in der Reaktion auf den Gang der Dinge und auf die Einwendungen Unterlagen nacharbeitet. Aber ich kenne es so, dass das auf verschiedenen Wegen durchgängig in die Verfahren eingeführt wird, meistens mit Deckblattverfahren, indem man entspre-

chend die aktualisierten Unterlagen einstellt. Man musste ja auch eine aktualisierte schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der neuen Verkehrszahlen machen. Das alles habe ich hier bislang im Verfahren nicht bemerkt.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Brodehl, äußern Sie sich doch noch einmal dazu, ob es zu Verkehrssteigerungen oder zu -abnahmen gekommen ist.

Brodehl (Antragsteller):

Die neue Verkehrsuntersuchung weist leicht geringere Verkehre aus.

(Zurufe: Oh! - Dann brauchen wir keine Autobahn!)

Das heißt, es wird leiser. Von daher haben wir mit den ausgelegten Unterlagen eher den schlechteren Fall ausgelegt.

(Zuruf: Ah!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank dazu.

(Zuruf von RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf))

- Die Lkw-Anteile. Genau, das war noch offengeblieben. Dazu kann Herr Kossmann etwas sagen.

Kossmann (Antragsteller):

Zu der Ermittlung der schalltechnischen Parameter: Das Verkehrsmodell weist Schwerverkehre zwischen 3,5 t und 12 t und zwischen 12 t und unendlich sowie den sogenannten Leichtverkehr aus. In diesem Leichtverkehr sind Motorräder, Pkws, Pkws mit Anhänger und auch Lieferwagen bis 3,5 t enthalten.

Aus dem Modell heraus kommt der Schwerverkehr über 3,5 t. Für die RLS wird der 2,8-t-Anteil gebraucht. Der erfolgt über eine Umrechnung der 3,5-t-Anteile, und zwar projektweit über einen pauschalierten mittleren Umrechnungsfaktor. Dieser Faktor ergibt sich aus dem Vergleich mit ähnlich gelagerten Verkehrssituationen, sprich: Zum einen wurde da der ganze Raum zwischen Lüneburg und Wolfsburg betrachtet, und die Straßenverkehrszählungen von 2005 und auch von 2010 wurden noch einmal verifiziert, ausgewertet. Es gab dort spezielle Faktoren. In den SVZ und auch in Dauerzählstellen werden Lieferwagen gesondert ausgewiesen. Es gibt eine Abhandlung der Bundesanstalt für Straßenwesen und auch gewisse Auswertungen der Flensburger Daten, dass etwa ein Sechstel aller Lieferwagen dem Verkehrsegment zwischen 2,8 t und 3,5 t zuzuordnen ist. Über diesen Faktor haben wir dann die 3,5-t- auf 2,8-t-Lkws hochgerechnet.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Kossmann. - Die Hansestadt Lüneburg hat schon angedeutet, dass es jetzt mit der Erörterung ihrer Stellungnahmen sein Bewenden haben soll.

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Entschuldigung!

Verhandlungsleiter Dierken:

Bitte.

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Die Andeutung haben Sie vielleicht falsch verstanden. Einen wesentlichen Punkt hätten wir schon noch gern erörtert.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ach so. Dann habe ich es falsch verstanden.

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Aber noch einmal zu dem Thema OPA, weil das ja jetzt kam. Es ist ganz einfach für die Planfeststellungsbehörde, dauerhaft sicherzustellen, dass diese lärmindernde Wirkung erhalten bleibt. Es gibt ein Urteil vom Bundesverwaltungsgericht zur Lärmschutzgarantie für die betroffenen Anwohner, dass man das im Wege einer Nebenbestimmung verfügen kann. Dann gibt es auch schon anerkannte Fälle - das ist auch eine wesentliche Forderung für die Verwendung von offenporigem Asphalt -, dass dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben ist - - Ich lese das einfach einmal aus dem Urteil vor.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn ich kurz eingreifen darf. - Mir sind diese Nebenbestimmungen bekannt. Ich kenne auch Rechtsprechung, wo das gehalten hat, insbesondere vom OVG Lüneburg. Das ist zwar hier nicht direkt relevant. Aber solche Nebenbestimmungen können Anwendung finden.

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Gut. - Dann würden wir gern als letztem Punkt auf das **Umleitungskonzept** zu sprechen kommen bzw. auf das zum derzeitigen Stand nicht vorhandene Umleitungskonzept, das nicht mit ausgelegte Umleitungskonzept und das bisher nicht erarbeitete Umleitungskonzept.

Für die Hansestadt Lüneburg ist ein ganz wesentlicher Punkt und auch nicht nachvollziehbar, dass im Rahmen der Erstellung der Planungsunterlagen kein Umleitungskonzept erarbeitet wurde, auch nicht mit ausgelegt wurde. Es ist eine Autobahn, die durch eine Stadt gebaut wird. Das kennt man in Hamburg. Da gibt es, meine ich, ein Umleitungskonzept, das fast 100 Seiten stark ist, das man im Vorhinein erarbeitet hat. Es gibt viele Fälle, in denen Umleitungskonzepte als Planfeststellungsunterlagen mit planfestgestellt worden sind.

Insbesondere wegen des Umstandes, dass eine Autobahn - wenn auch auf der vorhandenen Trasse der B 4, aber es ist eine Bundesautobahn - durch eine Stadt ge-

führt wird - ein Gedanke, auf den man mittlerweile vielleicht gar nicht mehr so kommen würde; aber man macht es jetzt -, ist es doch ganz wesentlich - da dieser Konflikt jetzt vorhersehbar ist, insbesondere in der Bauphase, wenn es zu Sperrungen kommt; und zu denen wird es kommen -, wie diese Verkehre durch die Innenstadt geführt werden sollen bzw. wie sie geführt werden sollen, wenn sie nicht durch die Innenstadt geführt werden können. Das hat weitere Beeinträchtigungen und Auswirkungen, insbesondere auf die Wohnbevölkerung, auf die kommunalen Straßen, auf die Straßen anderer Straßenbausträger. Das ist ein Konflikt, der jetzt vorhersehbar ist und der spätestens im Planfeststellungsbeschluss bewältigt sein muss.

Das hat weitere Auswirkungen, insbesondere auf Lärm. Für die Umleitungsverkehre mag zwar die Verkehrslärmverordnung nicht gelten. Gleichwohl ist es eine Auswirkung, die unmittelbar kausal ist zum Bau der A 39. Dieser Konflikt muss bewältigt werden. Dieses Umleitungskonzept muss erstellt werden. Nach Auffassung der Hansestadt ist es eine Unterlage, die auch mit ausgelegt werden muss, um den Betroffenen die Einschätzung zu ermöglichen, inwiefern Betroffenheiten entstehen.

Dann die Frage: Warum ist dieses Umleitungskonzept nicht im Wege der Planung erarbeitet worden und mit ausgelegt worden?

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Birko, für diese Frage. - Ich habe den Stellungnahmen des Vorhabenträgers entnommen, dass sich ein solches Umleitungskonzept in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg befindet. Insofern gibt es durchaus etwas, an dem gearbeitet wird, wenngleich das jetzt noch nicht Eingang in die Planfeststellungsunterlagen gefunden hat. Ist der Stand richtig?

Moßmann (Hansestadt Lüneburg):

Wenn ich dazu etwas sagen darf, Herr Dierken. - In der Tat sind wir im Gespräch mit dem Vorhabenträger. Der Vorhabenträger ist auch im Gespräch mit anderen betroffenen Gemeinden, also nicht nur der Hansestadt Lüneburg. Unsere Forderung geht dahin, wie Herr Birko das auch gerade gesagt hat, dass dieses Umleitungskonzept zum Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen gemacht wird, wie das bei anderen Autobahnvorhaben auch der Fall ist.

Wir können uns aus Sicht der Hansestadt Lüneburg - wie an vielen anderen Stellen auch - schlichtweg nicht darauf verlassen, dass wir nach dem Planfeststellungsbeschluss in der einen oder anderen Angelegenheit noch eine Regelung treffen, die unter Umständen auch einvernehmlich getroffen wird, sondern wollen, dass die Planfeststellungsbehörde bereits zum frühestmöglichen Zeitpunkt, nämlich dem Planfeststellungsbeschluss, hier Festlegungen zugunsten der Hansestadt Lüneburg trifft.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für die Erläuterung. - Wie ist denn jetzt der Stand zum Umleitungskonzept?

Matz (Antragsteller):

Das Umleitungskonzept beschäftigt uns schon eine ganze Weile. In diesem Zusammenhang stehen wir mit der Stadt Lüneburg unter anderem in Gesprächen. Es gab diverse Runden, in denen Umleitungskonzepte, Ideen ausgetauscht und besprochen worden sind. Insbesondere im zuletzt geführten Gespräch war eine deutliche Annäherung an die Thematik bei allen Betroffenen zu erkennen. Wir gehen davon aus, dass wir in den nächsten Runden, die dieses Thema beinhalten, zu einer Lösung kommen werden, die den Durchgangsverkehr der A 39 entsprechend behandelt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Können Sie mir da schon einen Zeithorizont nennen? Wie weit ist die Abstimmung gediehen? Ist damit in Kürze zu rechnen?

Matz (Antragsteller):

Ich gehe nach dem letzten Stand der Gespräche davon aus, dass wir die grundlegende Basis und auch das Grundverständnis, worum es beim Thema Umleitungsverkehr eigentlich gehen soll, gefunden haben. Wir sind jetzt dabei, Unterlagen zu erstellen, in denen für die A 39 die Verkehrsbeeinflussung bzw. die Verkehrslenkung dargestellt wird, also insbesondere die großräumige Verkehrslenkung, die sich an dem vorhandenen Autobahnnetz orientiert. Wir sind derzeit dabei, das auszuarbeiten, und werden es dann allen Beteiligten in dieser Runde zur Verfügung stellen.

Der kleinräumige Verkehr Lüneburgs ist zu diesem Zeitpunkt, wie abgestimmt, da nicht mit enthalten, sprich: Wir enden derzeit in unseren Betrachtungen an der Anschlussstelle. Der Durchgangsverkehr bzw. der Binnenverkehr Lüneburgs ist in diesen Überlegungen also nicht mit enthalten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Schulz!

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Herr Matz, ich gebe Ihnen grundsätzlich recht. Wir sind in Gesprächen. Wir sind auch schon ein kleines Stück weiter. Aber bitte: Wir haben verabredet, dass Sie uns Zahlen zur Verfügung stellen für eine nächste Diskussionsrunde, Verkehrszahlen und mögliche Verkehrszahlen, zu welchem Zeitpunkt und an welchem Ort und welche Möglichkeiten sich da gegebenenfalls anbieten, in Uelzen irgendwelche Verkehre vielleicht abzuführen. - Das ist sehr viel Konjunktiv.

Das andere ist: Bei dem Ganzen müssen wir natürlich auch berücksichtigen - das haben wir hier bisher noch gar nicht angesprochen -, dass der Schwerlastverkehr um 150 % zunimmt. Das hat natürlich Auswirkungen auf die Umleitungsverkehre. In der Stadt ist der Abwicklungsverkehr vorhanden. Gleichwohl haben wir aber über die differenzierte Betrachtung Pkw/Lkw auch noch nicht gesprochen, und wir haben auch nicht über infrastrukturalle Maßnahmen gesprochen haben, die über ein Verkehrsschild hinausgehen.

Wie Sie zu Recht sagen, sind wir gemeinsam auf einem Wege. Aber uns fehlen noch eine ganze Menge Informationen. Ich glaube, das wird noch ein bisschen länger dauern als Januar, Februar nächsten Jahres.

Verhandlungsleiter Dierken:

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.

Wollen Sie noch einmal entgegnen?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Nur ganz kurz. Ich glaube, das Problem ist - ich sage einmal - wegen der Darstellung jetzt wahrscheinlich ein bisschen überschätzt. Das Umwegekonzept bezieht sich ja nicht darauf, dass der jetzt auf der B 4 vorhandene Verkehr irgendwann bauzeitlich durch die Stadt fließt. Er bleibt ja weiterhin auf der B 4. Vielmehr geht es darum, dass Verkehre bei Unfällen oder bei sonstigen kurzfristigen Anlässen kurzzeitig temporär umgeleitet werden. Nur darüber sprechen wir, wenn wir über eine Umwegung und über ein Umwegekonzept hier sprechen. Das ist aus unserer Sicht von der zeitlichen Beanspruchung und vom Umfang her eher untergeordnet zu bewerten.

In rechtlicher Hinsicht ist es so: Wir haben hier eine Straßenplanfeststellung. Das ist eine Bauplanfeststellung. Aus Rechtsgründen kann nach unserer festen Überzeugung das eigentliche Umwegekonzept im Sinne einer Planfeststellung von Wegeführung hier ohnehin nicht Gegenstand der Diskussion sein. Wo dann Umwege eingerichtet werden und wo das Schild hinkommt, das entscheidet dann später in der Bauphase die Straßenverkehrsbehörde - in Abstimmung natürlich mit dem Vorhabenträger. Das heißt, wir haben hier kein eigentliches Kernproblem, das sich in der Planfeststellung stellt. Deswegen gehen wir davon aus, dass dieses Konzept zwischen der Straßenverkehrsbehörde und dem Vorhabenträger im weiteren Verlauf abgestimmt werden kann. Das ist sicherlich keine Kernfrage der Planung hier.

Verhandlungsleiter Dierken:

Hat die Hansestadt Lüneburg noch einen weiteren Punkt?

Moßmann (Hansestadt Lüneburg):

Ja. Ich möchte an der Stelle einfach noch einmal darauf hinweisen, dass der Vorhabenträger in der Stellungnahme gesagt hat, dass es keine planfeststellungsrelevante Unterlage ist. Ich habe eben auch angedeutet, dass hier Abstimmungen bzw. Gespräche nicht nur mit der Hansestadt Lüneburg, sondern auch mit anderen Trägern öf-

fentlicher Belange stattfinden. Also kann es hier keine bilaterale Lösung zwischen Vorhabenträger und Stadt geben; denn der Landkreis Lüneburg bzw. andere landkreisangehörige Gemeinden sind hier auch noch betroffen. Um sicher in die Zukunft gucken zu können bzw. sicher mit den Verkehren der Zukunft umgehen zu können, meinen wir schon, dass das hier eine planfeststellungsrelevante Unterlage ist und zumindest zu erwarten ist, dass die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich eine Regelung im Planfeststellungsbeschluss trifft.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das nehme ich so zur Kenntnis, und das kann ich, wenn ich diese Unterlage denn in den Händen halte, auch berücksichtigen. Das ist jetzt natürlich ein bisschen früh gedacht.

Steht die Wortmeldung dort direkt im Zusammenhang mit dem, was die Stadt vorträgt?

Meyer (Samtgemeinde Ostheide):

Norbert Meyer, Samtgemeinde Ostheide. - Auch wir haben in unserer Stellungnahme bemängelt, dass dieses Umleitungskonzept nicht vorliegt. Deswegen auch vielen Dank, Herr Moßmann, dass Sie das gerade gesagt haben. Die Samtgemeinde Ostheide bzw. die Gemeinde Barendorf ist in keinsten Weise an irgendwelchen Gesprächen, die zwischen der Behörde und der Stadt Lüneburg stattgefunden haben, beteiligt worden. Ich möchte schon darum bitten, dass wir als direkte Anliegerkommune auch an diesen Gesprächen beteiligt werden. Wir verlangen ganz genauso, dass das Umleitungskonzept in diesem Planfeststellungsverfahren mit enthalten ist.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für den Vortrag. - Möchten Sie zur selben Sache sprechen?

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Ja, zur selben Sache. - Burkhard Kalliffe, Landkreis Lüneburg.

Auch für uns ist dieses Umleitungskonzept sehr wichtig. Ich möchte jetzt einmal dahingestellt sein lassen, ob das nun formalrechtlich Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses sein soll, muss oder nicht. Entscheidend ist für uns, dass sich der Antragsteller und die Planfeststellungsbehörde im Vorwege intensiv damit auseinandersetzen - es gibt ja, wie gesagt, diesen Arbeitskreis, der auch schon weit fortgeschritten ist - und dass zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses dieses Umleitungskonzept dann auch tatsächlich abgestimmt ist, abgestimmt in der Tat mit der Stadt Lüneburg, aber nicht nur, sondern auch mit den Umlandgemeinden und natürlich auch - das läuft ja auch - mit dem Landkreis Lüneburg als Straßenverkehrsbehörde. Es kann hier möglicherweise auch unterschiedliche Interessen geben. Wir erwarten ein sehr ausgewogenes Umleitungskonzept, ein Umleitungskonzept, das zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses fertig sein muss.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Kalliffe, für den ergänzenden Vortrag. - Ein solches Umleitungskonzept kann Planfeststellungsunterlage werden oder in der Planfeststellung betrachtet werden, muss es aber nicht. Das hängt, denke ich, davon ab, mit welchen Auswirkungen und mit welchem Konfliktpotenzial hier zu rechnen ist. Aber ich werde zu gegebener Zeit Kenntnis davon erlangen, was die hier im Einzelnen aufgeworfenen Konflikte sind und wie sie denn auch gelöst werden können, auch unter Beteiligung der hier betroffenen Gebietskörperschaften. - Nochmals vielen Dank für den Vortrag, Herr Kalliffe.

Wir haben - ich denke, jetzt ist es so weit - die Stellungnahme der Hansestadt jetzt erörtert. - Herr Dr. Kersandt, bin ich immer noch zu schnell?

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Herr Dierken, ich würde dazu gerne noch eine abschließende Bemerkung machen. - Wir haben ja heute in den knapp fünf Stunden, die dieser erste Tag der Erörterung dauert, nur einen kleinen Teil der Einwendungen der Hansestadt Lüneburg hier erörtert. Das sind zwei Themen gewesen, die aus Sicht der Stadt sehr wichtig sind und auch zu Recht im Interesse der Öffentlichkeit stehen. Das hat auch die lebendige Diskussion hier gezeigt.

Wir möchten gerne, dass auch der andere Teil, der weitere große Teil der Einwendungen der Hansestadt Lüneburg substantiell erörtert wird. Wenn wir uns heute damit einverstanden erklären, dass jetzt auf den nächsten Träger öffentlicher Belange übergeleitet wird, dann deshalb, weil wir davon ausgehen, dass die Hansestadt Lüneburg die Gelegenheit bekommt, auch den weiteren Teil ihrer Einwendungen mit dem Vorhabenträger und mit der Planfeststellungsbehörde substantiell zu erörtern. Das ist entweder an dem vorgesehenen 28.11. der Fall oder, wenn dieser Termin - aus welchen Gründen auch immer - nicht stattfinden sollte, dann an einem anderen Termin. Das ist die Voraussetzung, unter der die Hansestadt Lüneburg sich jetzt damit einverstanden erklärt, dass die Erörterung ihrer Einwendung hier zunächst einmal zu Ende ist. Es ist uns wichtig, das hier festzustellen.

Wenn ich jetzt keinen Widerspruch von Ihnen höre, -

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich falle Ihnen nicht ins Wort.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

- dann wäre meine daran anschließende Bitte - abweichend möglicherweise von dem Ablauf, den Sie vorgesehen haben -, jetzt die AGL zu Wort kommen zu lassen. Das liegt einfach daran, dass sich der zeitliche Ablauf heute etwas anders gestaltet hat, als das vielleicht alle erwartet haben, und die Vertreter der AGL aus bestimmten terminlichen Gründen diese Erörterung verlassen müssten. Deshalb wäre meine Bitte, zuzustimmen, dass wir die Einwendung der AGL jetzt erörtern. Bei der

AGL handelt es sich um eine hundertprozentige Tochter der Stadt. Es gibt also eine Sachnähe auch zu der Einwendung der Hansestadt Lüneburg. Meine Bitte ist, jetzt die Einwendung der AGL zu erörtern.

(Zuruf: Dann können Sie die Gemeinden nächstes Mal für 16 Uhr einladen!)

Ich gehe davon aus, dass die Einwendung der AGL wichtig für die Existenz dieses Unternehmens ist, aber dass die Erörterung sicherlich - ich schaue Frau Kersten an - nicht noch einmal fünf Stunden dauern wird, sondern wesentlich weniger.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das ist eine schwierige Situation. - Zunächst einmal zu dem ersten Punkt. Sie haben natürlich einen gesetzlichen Anspruch darauf, dass Ihre Einwendungen mit der Planfeststellungsbehörde und dem Träger des Vorhabens erörtert werden. Das wird - wann auch immer - stattfinden. Dazu werde ich mich kurzfristig äußern.

Ich habe die Hansestadt Lüneburg an den Anfang gesetzt, weil sie als Stadt durch dieses Vorhaben unmittelbar betroffen wird. Danach habe ich aber auch vorgesehen, dass die umliegenden Gemeinden zu Wort kommen.

Ich würde jetzt einmal fragen, wer denn von den umliegenden Gemeinden noch anwesend ist, und Sie um Zustimmung bitten, dass jetzt die Belange der AGL noch kurz erörtert werden. - Herr Dr. Kersandt, ich bräuchte in etwa ein Zeitfenster, wie lange das dauern würde.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Ich sehe da energisches Kopfschütteln bei den Vertretern der Gemeinden und würde deshalb jetzt fragen, ob wir diese Bitte unter der Maßgabe zurückziehen, dass wir die Einwendung der AGL dann nach den Gemeinden erörtern könnten.

(Kalliffe (Landkreis Lüneburg): Bitte nach dem Landkreis Lüneburg!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Kalliffe, das habe ich jetzt akustisch nicht verstanden.

(Zuruf von Kalliffe (Landkreis Lüneburg))

- Ich habe schon noch den Block „Gebietskörperschaften“ hier.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Also, dann ziehen wir die Bitte hiermit zurück und bitten aber, die AGL dann baldmöglichst, wenn Sie es für richtig halten, dranzunehmen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Es wird alles erörtert werden. Sofern sich im Laufe dieses Termins abzeichnet, dass wir zu einer angemessenen Zeit mit den Themen nicht durchkommen, wird natürlich die Erörterung gerade der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange fortgesetzt, auch nach entsprechen-

der vorheriger Bekanntmachung. Das heißt, es wird kein Thema und keine Einwendung eines Trägers öffentlicher Belange hier unerörtert bleiben. Das kann ich schon einmal sagen.

Aber ich will jetzt erst einmal dieser Verhandlung Fortgang geben und von den anliegenden Gemeinden auch noch einmal erläutert haben, in welcher Art sie gegenüber dem Vorhabenträger Stellung genommen haben. Ich bitte, dabei zu berücksichtigen, dass Sie in erster Linie die Belange ansprechen sollen, die infolge dieses Vorhabens berührt werden, soweit es auch mit einer Abschnittsbildung verbunden ist. - Herr Moßmann!

Moßmann (Hansestadt Lüneburg):

Eine Verständnisfrage. Sie haben damit zwischen den Zeilen gesagt, dass der Termin am 28. gestrichen ist und ein neuer - -

Verhandlungsleiter Dierken:

Nein, das habe ich damit nicht gesagt.

Moßmann (Hansestadt Lüneburg):

Gut. Dann habe ich das falsch interpretiert.

Verhandlungsleiter Dierken:

Nein. Es geht nur darum, falls wir heute mit dem, was alle TÖBs angeht, nicht fertig werden. Für den Fall, dass sich - ich sage einmal - zu angemessener Zeit abzeichnet, dass es einfach nicht passt, sichere ich zu, dass diese Belange nicht unerörtert bleiben, sondern dass nach vorheriger Bekanntmachung dann weiter erörtert wird. Das hat mit dem 28. gar nichts zu tun.

Jetzt noch einmal die Frage, wer von den Gemeinden des Landkreises bzw. von den umliegenden Gemeinden da ist. Ich frage einmal ab: Gemeinde Adendorf? - Ist nicht mehr da. Samtgemeinde Ostheide? - Habe ich schon gesehen. Samtgemeinde Bardowick? Der Vertreter ist auch schon wieder weg.

(Zuruf)

- Barendorf, Altenmedingen. Sie sind nicht wirklich im ersten Bauabschnitt.

Dann würde ich jetzt die **Gemeinde Barendorf** bzw. die **Samtgemeinde Ostheide** - ich nehme an, dass Sie gleichlautende Stellungnahmen abgegeben haben - bitten.

Meyer (Samtgemeinde Ostheide):

Wir halten natürlich vollumfänglich an unserer Stellungnahme fest, die wir Ihnen umfangreich zur Verfügung gestellt haben. Es gibt für uns einige Dinge, die noch zu diskutieren sind.

Zum einen haben wir eingewandt, dass durch die Anschlussstelle der B 216 im Planabschnitt 1 die weitere **Trassenführung** über unser Samtgemeindegebiet vorgegeben ist. Das wägen Sie ja ab, indem Sie sagen, dass dem nicht so ist und dass noch andere, alternative Tras-

senführungen möglich sind. Das sehen wir anders. Das sind Zwangspunkte, die hier mit dem Planabschnitt 1 vorgegeben werden, die auch Auswirkungen auf den Planabschnitt 2 haben werden. Mit dieser Abwägung, die Sie uns hier vorgelegt haben, können wir so nicht leben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für die Stellungnahme. - Jetzt die Frage: Kommt noch mehr in dieser Richtung, oder wollen Sie, dass der Vorhabenträger zwischendurch dazu Stellung nimmt?

Benson (Gemeinde Barendorf):

Benson, Gemeinde Barendorf. - In der Erwiderung zu unserer Stellungnahme geben Sie an, dass die Gemeinde Barendorf nicht einwendungsbefugt wäre in Bezug auf den Abschnitt 1 der Planung, insbesondere zum Beispiel nicht hinsichtlich der PWC-Anlage, weil sich das im Abschnitt 2 befindet. Gleichzeitig legen Sie aber mit dem **Variantenvergleich** über den Elbe-Seitenkanal einen Variantenvergleich vor, der sich überwiegend im Abschnitt 2 der A-39-Planung befindet. Da werden ja drei Varianten der Trassenführung über den ESK dargestellt. Sie kommen im weiteren Planungsabschnitt 2 dann dazu, eine andere Trasse vorzuschlagen, die wir jetzt in dem Variantenvergleich hier im Abschnitt 1 gar nicht wiederfinden.

Meine Frage geht dahin, ob es nicht abwägungsfehlerhaft ist, wenn Sie hier einen Variantenvergleich durchführen mit der Variantenmatrix, aber eine Trasse, die sich nachher im Abschnitt 2 wiederfindet, gar nicht mit vergleichen. Es könnte ja sein - das können wir als Gemeinde Barendorf nicht nachvollziehen -, dass die sogenannte optimierte Südvariante, wenn man sie in einen Variantenvergleich mit einbezogen hätte, viel schlechter ausfällt als eine andere Variante, die Sie jetzt hier vergleichen.

Hinzu kommt, dass Sie in der Erwiderung auf unsere Stellungnahme auch schon auf die optimierte Südvariante mit einer konkreten Bewertung eingehen, die wir als Gemeinde Barendorf gar nicht nachvollziehen können. Daraus zeigt sich für mich wiederum, dass Sie hier im Grunde genommen schon in dem Planungsabschnitt 2 planen, wir als Gemeinde Barendorf dazu aber gar nicht Stellung beziehen können.

Also, meine Frage ist: Ist es nicht abwägungsfehlerhaft, wenn Sie die optimierte Südvariante hier in den Variantenvergleich gar nicht mit einbeziehen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für die Hinweise.

Benson (Gemeinde Barendorf):

Herr Nebelsieck möchte ergänzen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Bitte?

Benson (Gemeinde Barendorf):

Herr Nebelsieck ergänzt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Zum selben Thema, Herr Nebelsieck!

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Ich würde das rechtlich etwas ergänzen wollen. Auch ich habe mich unter dem Gesichtspunkt der Präjudizierung des nachfolgenden Abschnittes 2 gewundert, warum die Abschnittsbildung hier an dieser Stelle mit diesem Abschnittsende erfolgt ist. Sie verschwenken ja die geplante Autobahn direkt auf die B 216, schwenken dann von ihr weg. Sie nehmen letztlich, wie Herr Benson schon zutreffend gesagt hat, wesentliche Teile des Nachbarabschnittes mit in diese Planung hinein und machen dort eine Zwangspunktbildung, die jedenfalls dazu führt, dass zum Beispiel die linienbestimmte Trasse - immerhin nicht ganz unerheblich - dann nicht mehr entsprechend realisiert werden könnte und nur noch zwei der letztlich fünf Varianten ernsthaft in Betracht kommen könnten.

Deswegen frage ich mich, welche Gründe dafür sprechen, wenn man sich diese negative Präjudizierung im Süden anguckt, dass Sie das Abschnittsende nicht vor den Teil der Verschwenkung auf die B 216 gelegt haben. Sie haben die Teilverlegung der B 216 hier mit einbezogen. Sie haben damit letztlich wesentliche Weichenstellungen für jegliche Abschnittsbildung in diesem Abschnitt präjudiziert. Ich halte das für schwierig, was den Rechtsschutz der Nachbargemeinden, auch Betroffener angeht, dass man diese Vorfestlegung in diesem Abschnitt doch schon hat, obwohl es aus meiner Sicht mit genau dem Teil auf der B 216 eine auch verkehrlich akzeptable Anbindung gibt, wo man das Abschnittsende aus meiner Sicht eher hätte hinlegen können und wegen dieser negativen Präjudizierung auch hätte hinlegen müssen.

Daher meine Frage: Was spricht dafür bzw. hat zwingend dafür gesprochen, es so weit nach Süden herüberzuführen und damit gerade zum Beispiel die linienbestimmte Variante auszuschließen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Nebelsieck. - Diese Frage, denke ich, ist nicht an mich gerichtet. Ich möchte sie gleich an den Vorhabenträger weitergeben. - Ich hätte auch ganz gern eine Folie, aus der hervorgeht, wie sich die möglichen Varianten östlich des Elbe-Seitenkanals weiterentwickeln können, obwohl sie nicht Gegenstand des ersten Bauabschnitts sind. Aber es wäre schon interessant zu wissen, wie dieses Ende des ersten Bauabschnitts eine Fortführung der Strecke im zweiten Abschnitt noch ermöglicht oder welche Varianten da überhaupt denkbar sind. Dann bitte ich natürlich darum zu sagen, warum genau dieses Ende und kein anderes gewählt worden ist.

Brodehl (Antragsteller):

Wir öffnen jetzt einmal den Variantenplan der ausgelegten Unterlage und vergrößern bitte die drei Bilder oben. - Vielleicht eine kurze Vorrede, bis das Bild aufgebaut ist.

Die Veranlassung zu diesem Variantenvergleich resultiert aus der Landesplanerischen Feststellung, in der

uns aufgegeben wurde, die Gewerbe- und Industriegebietsplanung des Bilmer Bergs I und II in unserer Trassenführung zu berücksichtigen sowie aufgrund der Linienbestimmung auch eine Trassenoptimierung und eine Verbesserung des Kreuzungswinkels mit dem Elbe-Seitenkanal zu prüfen. Das war unsere Veranlassung für diesen Variantenvergleich.

Wir haben dann, wie schon gesagt wurde, die drei Linienführungen entwickelt: die Nordvariante, die linienbestimmte Variante, die es natürlich schon gab, und die Südvariante. Bezüglich dieser drei Varianten wurde im Vorblick auf den zweiten Abschnitt ein Variantenvergleich durchgeführt. Der wurde notwendig, weil der zweite Abschnitt in unseren Planungen noch nicht so weit war, als dass man das da hätte durchführen können. Von daher haben wir das im ersten Abschnitt gemacht.

(Folie)

Wir sind hier zu dem Ergebnis gekommen, dass die Südvariante im Endeffekt die Vorzugsvariante für unsere Planung im ersten Abschnitt ist. Im zweiten Abschnitt wurden später, zeitlich versetzt, weitere Untersuchungen durchgeführt. Die Übergabepunkte der Varianten im zweiten Abschnitt stimmen alle hundertprozentig mit diesen Varianten im ersten Abschnitt überein. Also, das Bauende der Nordvariante aus dem ersten Abschnitt stellt den Übergabepunkt für die Nordvarianten dar, die im zweiten Abschnitt untersucht wurden. Alle Varianten, die hier dargestellt sind, sind also im zweiten Abschnitt so auch wieder aufgenommen worden. Da ist jetzt keine Veränderung erfolgt. Allerdings hat der zweite Abschnitt den Kreuzungswinkel zum ESK optimiert, sodass noch weitere Varianten dazugekommen sind. Die enden aber alle genau an diesen Übergabepunkten, die wir bei diesen Varianten haben.

Aus der Variantenmatrix - ich mache es jetzt einmal kurz - geht aus unserer Sicht die Südvariante als Vorzugsvariante hervor. Der zweite Abschnitt hat die Linienführung im zweiten Abschnitt optimiert, sodass die optimierte Südvariante - die ist ja auch schon angesprochen worden - als Vorzugsvariante ausgewiesen wurde. Diese wurde auch öffentlich in einer Arbeitskreissitzung vorgestellt. Von daher haben wir sie auch in unserer Planfeststellungsunterlage, so wie auch öffentlich vorgestellt, als Vorzugsvariante benannt. Aber sie ändert an der Linienführung im ersten Abschnitt rein gar nichts.

Benson (Gemeinde Barendorf):

Ich verstehe jetzt nicht ganz, dass Sie im zweiten Abschnitt noch einmal den gleichen Variantenvergleich durchführen wollen, weil Sie ja jetzt mit dem ersten Abschnitt im Grunde genommen schon die Anschlussstelle der B 216 feststellen wollen. Was also hilft uns als Gemeinde Barendorf jetzt hier noch einmal ein Vergleich, bei dem Sie noch einmal darauf eingehen wollen? Denn letztlich ist durch die Anschlussstelle schon der weitere Trassenverlauf festgelegt worden ist. Das erschließt sich mir jetzt an der Stelle wirklich nicht. Sie können gerne

noch einmal aufzeigen, wo hier der erste Abschnitt endet und wo der zweite beginnt. Wir befinden uns nämlich zu 80 Prozent im zweiten Abschnitt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Benson. - Die Frage, die ich auch noch hätte, ist: Welche Möglichkeiten gibt es denn jetzt im Anschluss an das Bauende im ersten Abschnitt, den Elbe-Seitenkanal zu queren? Sind das alle?

Brodehl (Antragsteller):

Noch einmal, bitte. Ich habe gerade den Anfang akustisch nicht verstanden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich kann es nur schlecht sehen. Ich muss mich hier etwas verrenken. - Es geht mir um die Möglichkeiten, die es mit dem vorgesehenen Ende im ersten Bauabschnitt noch gibt, den Elbe-Seitenkanal zu überqueren. Das sind hier die linienbestimmte Variante und eine Nordvariante. Sie sehen ja ein anderes Ende des ersten Bauabschnitts vor.

Brodehl (Antragsteller):

Die einzelnen Varianten sehen ein anderes Ende des Bauabschnittes vor; das ist richtig. Die Varianten, die noch weiterentwickelt wurden zur Optimierung des Kreuzungswinkels zum ESK, binden bei jeder Variante hier wieder an.

(Zuruf: Nein, das stimmt ja nicht!)

- Doch, die Nordvarianten binden am Nordbauende, die Südvarianten am Südbauende wieder an.

(Zuruf)

- Wir müssen im ersten Abschnitt ja auch irgendwo zum Punkt kommen.

Benson (Gemeinde Barendorf):

Entschuldigung! Was hilft uns der Variantenvergleich im zweiten Abschnitt, wenn die Anschlussstelle im Grunde genommen hier schon festgelegt ist? Dann brauchen wir die Nordvariante im zweiten Abschnitt gar nicht mehr zu prüfen. Das verstehe ich nicht. Wir sollten das jetzt an dieser Stelle komplett machen und alle Varianten über den ESK prüfen. Dann kommen wir zu einer vernünftigen Lösung, was die Anschlussstelle der B 216 anbetrifft, und brauchen uns im zweiten Abschnitt gar nicht mehr damit zu befassen.

Da bin ich bei Herrn Nebelsieck. Sie haben hier im Grunde genommen eine falsche Abschnittsbildung durchgeführt; denn diese Fragestellung müssten Sie komplett im zweiten Abschnitt prüfen. Da könnten sich dann auch alle anliegenden Gemeinden vernünftig daran beteiligen. Das ist ja nichts Halbes und nichts Ganzes, was Sie jetzt hier vorlegen. Sie machen hier einen Variantenvergleich und im zweiten Abschnitt noch einmal einen Variantenvergleich, und der zweite ist jetzt schon hinfällig.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Meine Frage ist nicht beantwortet worden!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Nehmen Sie doch bitte das Mikrofon.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Weil es so ist, wie Herr Benson eben gesagt hat, hatte ich vorhin die Frage gestellt: Was sprach denn dagegen, diesen Abschnitt genau auf der Trasse der B 216, auf der sie zwischendurch exakt zu liegen kommt, bevor Sie wieder wegschwenken, zu beenden? Dann hätten Sie - ohne die Folgefragen, die ja im Wesentlichen wirklich den zweiten Abschnitt und die dortige Variantenwahl betreffen - diese ganzen Vorfestlegungen nicht, dass etwa die linienbestimmte Variante und die Nordvariante im zweiten Abschnitt nicht mehr herauskommen können, wenn wir das jetzt präjudizieren. Warum haben Sie es nicht dort enden lassen? Was sprach dagegen? Ich kann hier nichts erkennen.

Sie haben eine Anbindung an die vorhandene B 216, hätten ein Abschnittsende auf einer Bundesstraße und könnten die Rechtsfragen der Trassierung, wie es sich aus meiner Sicht gehört, fachlich zutreffend im zweiten Bereich komplett mit lösen. Denn eine Abschnittsbildung muss ja unter Abwägungsgesichtspunkten mehrere Aspekte erfüllen, zum Beispiel denjenigen, nicht die Rechtsschutzmöglichkeiten eines Anwohners oder einer betroffenen Gemeinde unzumutbar zu erschweren. Eine Gemeinde wie hier müsste ja, um sich zu schützen, vermutlich schon diesen Abschnitt unter dem Gesichtspunkt der Zwangspunktbildung entsprechend anfechten, um die für sie wahrscheinlich besseren anderen Varianten, die sich ja dadurch letztlich negativ präjudizieren, noch im Rennen zu halten. Unter dem Gesichtspunkt kann ich nicht erkennen, warum Sie von der B 216 überhaupt weggegangen sind und das hier mitten in diesem Variantenbündel haben enden lassen. Das erscheint mir abwägungsfehlerhaft.

Verhandlungsleiter Dierken:

Bevor Sie antworten, wäre jetzt auch die Frage, inwiefern die Planung mit dem jetzt gebildeten Abschnittsende zwangsläufig auf die Gemeinde Barendorf zuläuft. Dann war die Frage - wenn ich es richtig wiedergebe -, warum das Abschnittsende beispielsweise nicht auf der B 216 gewählt wurde? Habe ich das so richtig wiedergegeben, Herr Nebelsieck?

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Genau!)

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Man kann ja viel diskutieren über Abschnittsbildung, über Zwangspunktbildung, über Alternativen von Trassenführungen. Ich versuche einmal, den rechtlichen Ausgangspunkt, wie wir ihn für richtig halten, zu beschreiben. Ich denke, Ausgangspunkt ist, dass der Planfeststellungsab-

schnitt 1, über den wir hier heute reden, nicht auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Barendorf und auch nicht auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Ostheide zum Liegen kommt, also insoweit keine Betroffenheit durch den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt, bezogen auf diese beiden Gemeinden, gegeben ist. Das ist der Ausgangspunkt.

Von diesem Ausgangspunkt ausgehend, ist es nun so - das ist ja schon seit langer Zeit ständige Rechtsprechung -: Eine Gemeinde kann, obwohl sie durch den vorliegenden Abschnitt nicht betroffen ist, ausnahmsweise gegen den vorangehenden Abschnitt, also gegen den hier gegenständlichen Abschnitt, Einwendungen mit dem Argument erheben, in eigenen Belangen betroffen zu sein, wenn - dahinter versteckt sich das Schlagwort Zwangspunkt - durch den hier gegenständlichen Abschnitt 1 eine Entscheidung getroffen wird, aufgrund derer zwangsläufig im nachfolgenden Abschnitt 2 Belange oder Rechte der Gemeinde betroffen werden.

Unserer Ansicht nach reicht es für die Feststellung, durch Planungsentscheidungen im Abschnitt 1 werden zwangsläufig Rechte oder Belange der Gemeinden in den nachfolgenden Abschnitten betroffen, nicht aus, dass schlicht der nachfolgende zweite Abschnitt über das Gemeindegebiet dieser Gemeinden verläuft, sondern es ist zusätzlich erforderlich, dass dies in einer Weise geschieht, dass dadurch gerade Rechte und/oder Belange der Gemeinde betroffen werden. Eine schlichte Gebietsbetroffenheit reicht nicht aus, sondern dahinter steht ja die Planungshoheit der Gemeinden.

Es muss also erforderlich sein, dass die Gemeinde vorträgt, dass durch eine solche Trassenführung im Abschnitt 1 zwangsläufig, und zwar ohne dass - ich sage einmal - technisch die Möglichkeit besteht, durch Veränderung der kleinräumigen Linienführung die Beanspruchung eines Belanges zu vermeiden, ein konkreter kommunaler Belang betroffen wird, dass also zum Beispiel der räumliche Geltungsbereich eines Bebauungsplans oder ein Grundstück der Gemeinde zwangsläufig betroffen wird oder dass eine kommunale Einrichtung - Kindergarten, Schule - zwangsläufig durch den hier getroffenen Zwangspunkt betroffen wird. Von alledem ist hier weder etwas vorgetragen worden noch sonst irgendwie etwas ersichtlich.

Das heißt, es müsste so sein, dass durch den Zwangspunkt der Abschnittsbildung hier nicht vermieden werden könnte, zum Beispiel durch Umtrassierung, kleinräumig - es ist ja immer möglich, dass man kleinräumig die Linienführung ändert -, gleichsam einen Belang oder ein Recht der beiden Gemeinden zu umfahren. Wir haben es hier letztlich gar nicht damit zu tun, dass wir hier einen Zwangspunkt in der Weise setzen, dass unvermeidlich Belange der Gemeinden im nachfolgenden Abschnitt betroffen sind. Deswegen stellt sich für mich diese Frage, ob die Abschnittsbildung hier richtig gewählt ist usw., hier gar nicht.

Das ist unser Standpunkt. Von diesem Standpunkt ausgehend - ich glaube, da haben Sie einen rechtlich

unzutreffenden Ausgangspunkt -, ist zu konstatieren, dass sämtliche Gemeinden, die dann durch den Abschnitt 2 in ihrem Gebiet unstreitig betroffen sein werden, dann natürlich gegen die Planung in diesem Abschnitt 2 Einwendungen und Rechte geltend machen können und im Zusammenhang mit diesen Einwendungen auch geltend machen können, dass die Trassenführung insgesamt - also auch diejenige, wie sie dann im Abschnitt 1 gewählt worden ist -, die dann zu einer wirklichen Inanspruchnahme in Abschnitt 2 führt, unzutreffend sei.

Das Bundesverwaltungsgericht drückt es so aus - es sagt -: Jedem - also auch jeder Gemeinde - bleibt es unbenommen, in dem Abschnitt, in dem er betroffen ist, geltend zu machen, dass insgesamt gegen die Trassenführung, die dazu führt, dass die eigene Inanspruchnahme - - Die ist dann freilich darzulegen. Dann reicht es nicht aus, im Abschnitt 2 zu sagen, na ja, der Abschnitt 2 verläuft über unser Gemeindegebiet. Da muss dann schon vorgetragen werden, wo denn die kommunale Selbstverwaltungsgarantie oder sonstige kommunale Rechte dadurch beeinträchtigt sein sollen. Aber wenn man das dann tut, dann kann man auch immer gegen die Trassenführung insgesamt, also gegen die großräumige Trassenführung einwenden. Da wird auch gar kein Recht abgeschnitten, selbst wenn der Abschnitt 1 mittlerweile bestandskräftig geworden sein sollte; das ist dann das Risiko des Vorhabenträgers.

Auch ein bestandskräftig gewordener Planfeststellungsbeschluss einer abschnittsweise geplanten Fernstraße muss dann, was die Gesamtmaßnahme angeht, standhalten. Deswegen muss der erste Abschnitt auch verkehrsfunktionsfähig sein, gerade weil das ganze Vorhaben mit einem Einwand scheitern könnte, welcher sich dann in nachfolgenden Abschnitten ergibt. Daher werden den Gemeinden auch keine Rechte genommen, wenn die Gemeinden dann in dem Abschnitt, der tatsächlich über ihr Gemeindegebiet verläuft, zu gegebener Zeit dort Einwendungen erheben.

Deswegen haben wir an dem Punkt - das ist eine Rechtsfrage - eigentlich keinen weiteren sachlichen, planerischen Erörterungsbedarf; denn es ist nicht ersichtlich und auch von den Gemeinden nicht geltend gemacht, dass hier eine Inanspruchnahme gerade auf der Grundlage der im Abschnitt 1 getroffenen Festlegungen eintreten kann. Das ist nicht ersichtlich. Deswegen würden wir an dem Punkt eigentlich sagen: Es ist ausdiskutiert. Wir haben hier einen Dissens. Wir sehen aber die Zwangspunktrechtsprechung hier nicht in der Weise - sage ich einmal - gegeben, dass die Gemeinde jetzt gegen den ersten Abschnitt einwenden könnte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger, für den ausführlichen Vortrag. - Herr Nebelsieck!

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Darauf würde ich gerne erwidern. - In der Tat war das, was wir hier diskutiert haben, nicht darauf gemünzt, Herr Kollege Dr. Geiger, dass Sie uns die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die Sie und ich gut kennen - das wissen wir auch voneinander -, noch einmal referieren; vielmehr waren die Frage von Herrn Dierken und auch meine Frage darauf gerichtet: Was sprach dagegen, das Abschnittsende auf die B 216 zu legen und deswegen die Fragen, die sich vornehmlich in der Variantenprüfung des zweiten Abschnitts in Wirklichkeit erst stellen, auch wirklich komplett dem zweiten Abschnitt zu überantworten? Das war die konkrete Frage.

Dass Sie hier allen Ernstes sagen, Herr Dr. Geiger, die Frage der Abschnittsbildung sei irrelevant, und das Ganze dann mit der juristischen Brille eines Prozesses beim Bundesverwaltungsgericht spiegeln - das ist doch nicht die Frage der Planfeststellungsebene, auf der wir hier sprechen, wo auch die Abschnittsbildung nach Gesetz und Recht und nach Abwägungsgesichtspunkten objektiv-rechtlich von der Planfeststellungsbehörde zu bewerten sein wird - und dann überlegen, ob aus Ihrer Sicht eine Gemeinde, die das jetzt hier einwendet, später, in einigen Jahren wohl beim Bundesverwaltungsgericht Erfolg hätte, das scheint mir doch - mit Verlaub und Respekt - eine verwegene Antwort zu sein.

Hier ist die Ebene der Planfeststellung, und es ist objektiv-rechtlich zu prüfen: Ist das Abschnittsende richtig gewählt? Ist die Abschnittsbildung rechtsfehlerfrei? Dazu haben wir konkrete Einwendungen erhoben. Wir sind uns einig darüber, dass durch dieses Abschnittsende im nachfolgenden Abschnitt verschiedene, hier farbige eingezeichnete Trassen, unter anderem die linienbestimmte Variante, nicht mehr herauskommen könnten, sodass das eine hochgradig abwägungsrelevante Frage ist, über die wir hier gerade sprechen. Deswegen bitte ich Sie und auch die Anhörungsbehörde eindringlich darum, dass die Frage so beantwortet wird, wie wir sie gestellt haben.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Nebelsieck. Das waren deutliche Worte. - Eine kurze Zwischenfrage: Herr Willcox möchten Sie auch zu dem Thema Abschnittsbildung sprechen?

Willcox (BUND):

Ja. - Ich kann mich dem nur vollumfänglich anschließen. Letzten Endes ist es so, dass durch den Ausschluss mehrerer denkbarer Varianten in Abschnitt 2 auch entsprechend Erörterungsmöglichkeiten für uns entfallen würden. Letzten Endes müssen wir, um diese Abschnitte dort bewerten zu können, auch den gesamten Satz an Untersuchungen und Unterlagen vorliegen haben. Damit würde uns praktisch für die entfallenden Varianten dann der entsprechende Beurteilungsspielraum entzogen werden. Dagegen verwehren wir uns. Das ist der eine Punkt.

Der zweite Punkt ist: Herr Geiger, Sie haben gerade so schön gesagt, ein Abschnitt muss auch verkehrstauglich sein. Jetzt frage ich Sie einmal, welche Verkehrstauglichkeit denn solch ein Stummelstück besitzt, das dort blind auf dem Acker endet?

(Beifall)

Nicht zuletzt noch ein weiterer Punkt. Dieser Bereich, um den es jetzt hier geht, ist ein Bereich, der - wie Sie es ausdrücken - in freier Trassierung erstellt worden ist. Das heißt, im ganzen Bereich des ersten Abschnitts verläuft die A 39 im Grunde streng nach den Trassierungsvorgaben, die durch die Lüneburger Ortsumgehung gegeben sind - mit ein bisschen Verlegung im Bereich der B 216. Es wäre insofern auch der Abschnittscharakteristik abträglich, wenn hier noch ein Ende mit freier Trassierung angefügt würde. Von daher wäre es auch von der Abschnittscharakteristik her in meinen Augen geboten, den Abschnitt auf der B 216 enden zu lassen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Willcox. Damit nehmen Sie das Argument auf, das Herr Nebelsieck auch schon vorgetragen hatte. Warum war es aus Ihrer Sicht planerisch nicht geboten, den ersten Abschnitt auf der B 216 enden zu lassen?

Brodehl (Antragsteller):

Einmal habe ich gerade gehört, wir enden auf der grünen Wiese oder auf dem Acker. Das tun wir natürlich nicht. Wir enden an der verlegten B 216, also an den Verkehrsbeziehungen und auf der Bundesstraße, die jetzt auch schon vorhanden ist. Da fährt keiner am Ende auf dem Acker. Die Bundesstraße ist zwar auf diesen Acker verlegt - wenn man es einmal so sagen will -, aber wir enden da nicht.

(Heiterkeit)

Wir haben umfangreiche Variantenuntersuchungen zu Anschlussstellen an der B 216 durchgeführt. Die Vorzugsvariante - das hat auch ausgelegen - stellt diese Anschlussstellenlösung dar.

(Folie)

Wie - so wie Sie es gerade gesagt haben - in Parallellage zur vorhandenen B 216 die A 39 an diese Bundesstraße angeschlossen werden soll, ist mir jetzt erst einmal nicht eingängig. Es gibt bei diesen beiden Straßen eine Entfernung von 20 m. Es gibt Einmündungen in die Gewerbegebiete, Knotenpunkte des nachgeordneten Netzes, Rampenbeziehungen hier in diesem Bereich. Es gibt naheliegende Bebauung einmal drumherum. Es ist da ein relativ hohes Verkehrsaufkommen, und die A 39 soll irgendwie in Parallellage zur B 216 enden.

(Zuruf von RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf))

- Ja, natürlich. Aber da kann man doch nicht aufhören. Die Fahrzeuge müssen doch wieder runter.

(Zuruf von RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Sie sind doch eine Zeitlang drauf!)

- Nein, sie sind nicht auf der B 216. Wie sollen sie denn ohne einen Knotenpunkt auf die B 216 kommen?

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Bevor Sie verschwenken, sind Sie doch einen Moment lang auf der B 216 drauf!)

- Und wo endet das? Sie kommen hier auf der A 39 angefahren, sind dann hier auf der vorhandenen B 216. Und dann?

(Zuruf von RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf))

- Ja, aber wie soll denn der Knotenpunkt da bitte ausgebildet werden? Das funktioniert doch nicht. Man kann doch nicht die A 39 in die B 216 hineinführen.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Das war genau die Frage: Warum geht das an der Stelle nicht, als Zwischenstadium der Abschnittsbildung? Das ist doch die Frage. Was ist an diesem Zustand schlechter als bei Ihrem Zustand, bei dem Sie eine verlegte B 216 bereits planerisch mit einstellen? Wenn wir einmal die vorhandene B 216 nehmen und es an der Stelle einfach ineinander übergehen lassen würden - als Zwischenstadium der Abschnittsbildung -, dann wären alle Fragen zur Verlegung der B 216 und der Trassen im zweiten Abschnitt einheitlich abzuwägen.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Herr Kollege Nebelsieck, Sie schlagen jetzt vor, wenn ich Sie recht verstehe, dass man hier als Zwischenstadium der Planung ein Provisorium einrichten möge, um hier vorübergehend, temporär eine provisorische Anbindung des Vorhabens an das nachgeordnete Straßennetz zu erreichen. Habe ich das richtig verstanden?

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Ja, genau!)

- Ja. - Wir haben hier eben ein anderes Planungskonzept. Wir arbeiten nicht mit Provisorien, sondern wir haben hier eine Abschnittsbildung und auch die Ausbildung der Abschnittsgrenze im Endzustand. Deswegen ist hier auch diese Anschlussstelle geplant. Das ist eben Gegenstand und Teil des Gesamtkonzeptes, der abschnittsübergreifenden Planung, die dann eben dort abschnittsweise, wie vorgesehen und auch hier angelegt, im Abschnitt weitergeht. Das heißt, wir haben im Prinzip konzeptionell eine unterschiedliche Vorgehensweise. Die Planung, wie wir sie hier zur Planfeststellung beantragen, ist insoweit die endgültige Planung des Abschnitts, wie dann die Anschlussstelle im Endstadium hergestellt sein wird. Wir arbeiten hier nicht mit Provisorien.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wollen Sie dazu noch weiter Stellung nehmen?

Tobeschat (Antragsteller):

Ja. - Man muss diesen ganzen Komplex hier vielleicht ein bisschen im Gesamtzusammenhang sehen und nicht nur die Anschlussstelle der B 216, sondern auch die Anschlussstelle der B 4. Diese Sachen muss man im Komplex betrachten, weil wir ja versuchen, die A 39 hier vernünftig zu trassieren und für den Endzustand herzurichten. Wir können die A 39, so wie sie jetzt in der Lage dargestellt ist, nicht auf die B 216 aufbinden, weil der gesamte Verkehr, der aus der Stadt Lüneburg kommt und dann über die zukünftig verlegte B 216 fährt, dort nicht verknüpft werden kann. Wir müssten dort für die Provisorien sehr große provisorische Knotenpunkte schaffen. Diese Verkehrsbeziehung können wir in dem Bestand dort ganz einfach nicht gewährleisten. Unter anderem deshalb gibt es ja auch die direkte Verkehrsbeziehung von der B 4 in Richtung Wolfsburg nicht, sondern das wird über die B 216 und die Anschlussstelle abgewickelt. Das muss man also im Gesamtzusammenhang sehen. So ein Provisorium, die A 39 auf die B 216 aufzubinden, das ist praktisch nicht möglich. Das ist der Punkt an der Stelle. Das funktioniert nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, das ist verstanden. Das ist in erster Linie eine planerische Frage.

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen): Ich habe eine Verständnisfrage!)

Bitte!

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Annette Niemann, Gemeinde Altenmedingen und andere Institutionen. - Der B-4-Verkehr fährt ja vor diesem Planungsstummelende ab, wenn ich das so richtig verstehe, und teilt sich. Also, der B-4-Verkehr ist nicht mehr Teil dieses Planungsstückes von da bis zu dem Ende. Heute ist es doch so, dass alles, was von der A 39 an Verkehr kommt, auch einfach auf die B 4 geleitet wird. Was ist da anders, als wenn dieses Stück B 216 dann weiterlaufen würde und sich dann die Abfahrt Bleckede usw. anschließt? Das erscheint mir irgendwie abwegig. Ich kann da nur die Ausführungen von Herrn Nebelsieck unterstützen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Loock, zu demselben Thema?

Loock (Einwenderin):

Ja, zum selben Thema. - Haben Sie vielleicht eine Karte vom Abschnitt 7?

Verhandlungsleiter Dierken:

Nein.

(Heiterkeit)

Loock (Einwenderin):

Haben Sie nicht dabei? - Ich möchte Ihnen noch einmal ein Beispiel geben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Loock, wenn ich Sie kurz unterbrechen darf.

Loock (Einwenderin):

Ja, bitte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich versuche ja, möglichst jeden zu Wort kommen zu lassen. Aber der Abschnitt 7 ist hier -

Loock (Einwenderin):

Es ist zum Thema!

Verhandlungsleiter Dierken:

- nun wirklich der am weitesten entfernte Abschnitt. Wenn Sie noch etwas zur Frage der Anschlussstellengestaltung im ersten Abschnitt beitragen wollen, dann bitte!

Loock (Einwenderin):

Es gehört zum Thema. Es gehört zu dieser Abschnittstelle. - Kennen Sie den Abschnitt 7? Dort endet die A 39, und das führt genau auf die Bundesstraße B 248. Das ist genau dieselbe Lösung, die hier Herr Nebelsieck angedacht hat. Das ist in der Vergangenheit bereits passiert. Ist so etwas auch eine Notlösung gewesen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Ich denke, das ist das gleiche Thema, nämlich ob es planerisch möglich, geboten oder sinnvoll ist, die A 39 dort in die B 216 übergehen zu lassen. Ich habe hier mitgenommen, dass das planerisch nicht sinnvoll ist.

Tobeschat (Antragsteller):

Wenn man sich den Plan hier anschaut, dann sieht man, die A 39 in ihrer neuen Führung schneidet die B 216 im Bestand. Die B 216 im Bestand wird parallel dazu verlegt. Wenn man jetzt versuchen würde, diese Verknüpfung von B 216 und A 39 hinzukriegen, dann müsste man dort irgendwie einen großen Knotenpunkt schaffen, um alle Verkehrsbeziehungen herzustellen. Sonst funktioniert das Ganze einfach nicht. Die Schleifen hier ineinander ein; man erkennt das ja. Die A 39 muss in ihrer zukünftigen Lage so trassiert werden, dass sie auch entsprechend fortgesetzt werden kann. Wir können ja nicht vor der B 4 jetzt aufhören und das irgendwo liegen lassen. Das funktioniert ganz einfach nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Ich habe mitgenommen, dass das auch technisch nicht funktioniert. Das Problem, das dabei natürlich zutage tritt - das hat Herr Nebelsieck deutlich gesagt -, ist, dass Sie sich dadurch einige Variantenprüfungen abgeschnitten haben. Das wird auf jeden Fall auch unserer Prüfung unterliegen. Das ist ganz selbstverständlich. Aber an dieser Stelle, denke ich, werden wir jetzt nicht mit einer anderen Planung weiterkommen. Ich denke auch, dass dieses Thema so weit besprochen ist. - Herr Nebelsieck noch einmal!

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Es war ja auch Ihre Frage vorhin, Herr Dierken, anknüpfend an das, was ich gesagt und gefragt hatte: Welche von den nachfolgenden Varianten des Abschnittes 2 werden durch dieses Abschnittsende, wie es hier vorgesehen und vorgestellt worden ist, negativ präjudiziert? Ich hatte für mich mit meinem laienhaften Blick die Nordvariante und die linienbestimmte Variante als dann nicht mehr möglich aussortiert. Aber Ihre Frage war ja nun auch: Welche Varianten wären, wenn man sich die, die hier schon skizziert worden sind, und die jetzt im zweiten Abschnitt zusätzlich diskutierten Untervarianten anguckt, noch möglich, und welche wären dann nicht mehr möglich? Das war ja eine Frage an den Vorhabenträger. Auf die Antwort wäre ich auch noch gespannt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das ist wohl untergegangen. - Wenn Sie das noch kurz noch erläutern wollen. Bitte!

Brodehl (Antragsteller):

Mit dem vorgesehenen Bauende des ersten Abschnittes sind die Nord- und die linienbestimmten Varianten - „tot“ würde ich jetzt nicht sagen, aber nicht mehr direkt an den ersten Abschnitt anzuklöppeln.

Verhandlungsleiter Dierken:

Okay, das war eine kurze und knappe Antwort. - Herr Benson!

Benson (Gemeinde Barendorf):

Wie gesagt, die Gemeinde Barendorf war aufgrund des Variantenvergleichs, den Sie hier angestellt haben, jetzt schon gezwungen, sich auch mit dem Variantenvergleich auseinanderzusetzen. Dazu haben wir auch Stellung genommen. Die Antworten, die von Ihnen gekommen sind, sind nicht ganz erklärend. Insofern möchte ich gern noch einmal auf den Variantenvergleich eingehen. Vielleicht können Sie da noch zwei Zeilen erklären.

Das betrifft zunächst das Thema Flächenverbrauch/Rückbaupotenzial. Da bewerten Sie ja die Südvariante besser als die Linienbestimmungsvariante. Wir hatten Ihnen schon dargestellt, dass das nicht ganz schlüssig ist, weil bei der Südvariante - zumindest hier in der Tabelle - der gleiche Flächenverbrauch genannt ist und Sie auf der anderen Seite für die Südvariante eine erheblich längere Trassierung der B 216 brauchen, wodurch wir wieder eine größere Versiegelung von Flächen haben. Insofern ist es für uns nicht ganz schlüssig, dass Sie bei der Südvariante hier zur Bewertung 1 kommen und bei der Linienbestimmungsvariante zur Bewertung 2. Das zunächst einmal zu dem Punkt. - Vielleicht können Sie dazu erst einmal Stellung nehmen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich möchte an dieser Stelle kurz meine Frage wiederholen, die ich gerade schon gestellt hatte, nämlich inwiefern die Gemeinde Barendorf durch Flächeninanspruchnahme im zweiten Abschnitt betroffen ist. Das hätte ich für meine

Akte gerne kurz geklärt. Dann bitte ich, die Frage von Herrn Benson zu beantworten.

Brodehl (Antragsteller):

Ich versuche einmal, die Frage zum Flächenverbrauch zu beantworten: Der Flächenverbrauch wurde insgesamt ermittelt. Der Flächenbedarf, der benötigt wird, um die Variante so umzusetzen, wie sie dargestellt ist, ist bei beiden Varianten ungefähr gleich, so wie Sie es gerade gesagt haben. Bei der Südvariante ist das Rückbaupotenzial der B 216 größer. Insgesamt ist der Flächenverbrauch aber gleich.

Benson (Gemeinde Barendorf):

Ich habe es schon verstanden, dass das Rückbaupotenzial der B 216 größer ist. Auf der anderen Seite müssen Sie natürlich auch eine viel längere Trasse der B 216 neu versiegeln. Also noch einmal: Es erschließt sich mir nicht die bessere Bewertung der Südvariante im Vergleich zur Linienbestimmungsvariante.

Brodehl (Antragsteller):

Ich schaue es mir gerade noch einmal an. - Im Endeffekt - so, wie dargestellt - haben wir ein größeres Rückbaupotenzial positiver bewertet als ein geringeres Rückbaupotenzial der B 216, auch wenn der Flächenbedarf gleich ist.

Benson (Gemeinde Barendorf):

Noch einmal: Das habe ich verstanden. Das Rückbaupotenzial der B 216 ist größer.

Brodehl (Antragsteller):

Ja.

Benson (Gemeinde Barendorf):

Zugleich müssen Sie aber eine größere Fläche versiegeln, weil Sie eine längere Trassierung der neuen B 216 haben. Daher erschließt sich mir nicht, wieso die Südvariante gegenüber der Linienbestimmungsvariante trotzdem besser bewertet worden ist. Das haben Sie nicht erklärt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich weiß nicht, ob sich dieser Widerspruch so auf die Schnelle aufklären lässt.

Brodehl (Antragsteller):

Das lässt sich so, glaube ich, nicht aufklären.

Verhandlungsleiter Dierken:

Es lässt sich nicht auf die Schnelle aufklären. - Dann möchte ich Sie einfach bitten - ich denke, das ist jetzt die richtige Verfahrensweise -, **das noch einmal kurz zu überprüfen und dann darzustellen, welche Rangfolge unter diesen Varianten unter Berücksichtigung auch der versiegelten oder rückzubauenden Fläche erstellt wird**, damit ich das dann entsprechend prüfen kann. Ich denke, auf andere Art und Weise kommen wir jetzt nicht weiter.

Ist das noch eine Wortmeldung zu diesem Thema?

Bisanz (Samtgemeinde Ostheide):

Ja, wahrscheinlich abschließend. - Es wurde gerade gesagt, dass durch diese Anschlussstelle, wie sie da ist, mindestens die Nordvariante in der Zukunft ausgeschlossen ist. Dadurch ergibt sich automatisch das Recht der Gemeinde Barendorf und der Samtgemeinde Ostheide, sich auch in die Phase 1 einmischen zu dürfen. Ich möchte gerne, dass das so festgehalten wird.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, das wird auf jeden Fall festgehalten. Wie gesagt, wir protokollieren alles. - Herr Dr. Geiger!

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Allerdings habe ich an dem Punkt eine Verständnisfrage oder eine Kausalitätsfrage. Es ist doch so, dass die Gemeinde Barendorf im Gemeindegebiet durch den nachfolgenden Abschnitt 2 betroffen wird, und zwar egal, welche der drei Varianten - sei es die Nord-, die Süd- oder die linienbestimmte Variante - gewählt wird. Sie wäre in jedem Fall von jeder dieser drei Varianten im Gemeindegebiet betroffen. Das heißt, die Nordvariante, die Südvariante oder auch die linienbestimmte Variante verlaufen oder verliefen dann im nachfolgenden Abschnitt über das Gemeindegebiet. Da verstehe ich jetzt nicht so recht die Zwangspunktargumentation. Denn unabhängig davon, wie man jetzt hier diese Wahltrasse und diesen Endpunkt setzt, auch von den beiden anderen Varianten wären - übrigens - die beiden Gemeinden ebenso betroffen. Also ist es eigentlich unter dem Gesichtspunkt für die Gemeinden neutral, für welche Wahllinie man sich letztlich entscheidet und wo man hier den Zwangspunkt setzt. - Das wollte ich einfach auch noch einmal festgehalten haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Dr. Geiger, vielen Dank. Auch das ist protokolliert. Damit setzen wir uns dann auch auseinander.

Herr Benson, haben Sie noch einen Punkt?

Benson (Gemeinde Barendorf):

Ja. - Ich könnte jetzt noch auf die Variantenmatrix eingehen. Aber ich glaube, wir haben schon weitreichend vorgebracht, dass uns der Variantenvergleich in Abschnitt 1 nicht ausreicht, was die Variantenanzahl betrifft, und wir im Grunde genommen deshalb eine andere Abschnittsbildung fordern, sodass wir weitreichend alle Varianten einbeziehen. Wenn hier der Zwangspunkt entsprechend gesetzt wird - das wurde schon gesagt -, dann fallen sowieso die Nordvariante und die linienbestimmte Variante heraus, sodass wir im zweiten Abschnitt dazu nicht mehr sinnvoll Stellung nehmen können.

Dann wollte ich noch einmal auf den Anschluss der L 221 an die B 216 eingehen. Da hatten wir in unserer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass in der Ver-

kehrsuntersuchung, dieser Mikrountersuchung, vergessen wurde, die **Anschlussstelle zum geplanten Gewerbegebiet Bilmer Berg** zu berücksichtigen. Jetzt wurde hier erwidert, dass das alles kein Problem sei, weil nur 80 % der Belastung berücksichtigt worden sind. Ich gehe aber sowieso davon aus, dass die Verkehrszahlen in das Verkehrsgutachten mit einbezogen worden sind.

In Ihrer eigenen Stellungnahme bzw. im Verkehrsgutachten steht ja schon drin, dass diese Kreuzung - jetzt muss ich mir einmal den genauen Text anschauen - gemäß dem Handbuch für die Messung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) bereits mit der Qualitätsstufe D bemessen wird. Trotzdem haben Sie den Anschluss zum Gewerbegebiet Bilmer Berg in der Verkehrsuntersuchung vergessen und haben jetzt hier geschrieben, dass Sie sich das einmal angeschaut haben. Können Sie das irgendwie quantifizieren, dass es jetzt doch funktionieren würde, den Verkehr dort aufzunehmen?

Kossmann (Antragsteller):

Wir haben auf der Basis der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung diesen zweiten Anschluss Bilmer Berg mit hineingenommen, weil er zum Zeitpunkt der ersten Verkehrsuntersuchung planerisch nicht abgesichert war. Erst bei der zweiten Untersuchung, sprich ab 2010, war die planerische Grundlage dafür geschaffen. Von daher haben wir jetzt in der Fortschreibung der Untersuchung sozusagen den vierten Arm der Einmündung der Landesstraße 221 in die Bundesstraße mit aufgenommen und haben auch im Rahmen der Mikrosimulation dort die Leistungsfähigkeiten ermittelt und mit Mindeststufe D bestätigt. In der ersten Untersuchung war es also ein dreiarmer Knoten, in der zweiten Untersuchung war es ein vierarmer Knoten.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Also eine Planänderung, oder?)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Nebelsieck fragt, ob damit eine Planänderung verbunden sei.

Kossmann (Antragsteller):

Das weiß ich nicht. Eine Planänderung?

(Folie)

Matz (Antragsteller):

Was Sie an der Wand sehen, das ist ja der Knoten - hier unten -, und da ist der vierte Arm. Also, das ist keine Planänderung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Benson, haben Sie noch einen weiteren Punkt?

Benson (Gemeinde Barendorf):

Ja. - Die ergänzte Mikrosimulation habe ich allerdings nicht im Internet gefunden. Sie war dort nicht veröffent-

licht. Das müssten Sie noch einmal nachvollziehen, damit wir das auch überprüfen können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn ich das richtig verstanden habe, war das eine ergänzte Mikrosimulation, die aber den ursprünglichen Antragsunterlagen nicht beilag. Ist das so?

Matz (Antragsteller):

Die können wir auch auf der Internetplattform zur Verfügung stellen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Okay, vielen Dank. - Bitte!

Bisanz (Samtgemeinde Ostheide):

Für mich schließt sich hier noch die Frage an, ob es bei dieser Planung und dadurch die Beeinflussung für die Gemeinde Barendorf und die Samtgemeinde Ostheide auf Kosten der Planung für den Bilmer Berg geht. Das hätte ich gerne noch einmal geklärt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das müssen Sie noch einmal präzisieren. Das habe ich nicht verstanden. Was soll auf Kosten wessen gehen?

Bisanz (Samtgemeinde Ostheide):

Die Planungen, die sich jetzt hier auf den Bilmer Berg beziehen und die in der Vergangenheit verändert worden sind, wirken sich ja auf Planungsstrassen auf dem Gebiet der Gemeinde Barendorf oder der Samtgemeinde Ostheide aus. Steckt da irgendwie eine Absicht in der Planung dahinter?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz!

Matz (Antragsteller):

Herr Brodehl hatte vorhin schon einmal kurz erwähnt, dass unter anderem auch aufgetragen worden ist, die Planungsabsichten der Stadt Lüneburg in diesem Bereich zu berücksichtigen.

(Folie)

Das ist auch in der Planunterlage, die Sie jetzt an der Wand sehen, kurz dargestellt. Das ist dieser Korridor, der sich hier auftut. Das ist von der linienbestimmten Trasse dieser Korridor, der für diese Gewerbegebietserweiterung zu beachten sein sollte.

(Bisanz (Samtgemeinde Ostheide): Also, ja!)

- Wenn ich ausreden dürfte?

(Bisanz (Samtgemeinde Ostheide): „Ja“ reicht ja!)

- Nein, das reicht nicht ganz, weil die Planungen an der Anschlussstelle dort hinten und auch die Variantenbetrachtungen, die da durchgeführt worden sind, nicht mit dem Ziel gemacht worden sind, um die Gebiete der

Samtgemeinde oder sonst irgendwelche Gemeindegebiete, die sich da anschließen, zu schädigen. Wir haben gerade festgestellt, dass bei allen Varianten, die wir da aufgezeigt haben, also sowohl Nord-, linienbestimmt als auch Südvariante, Gemeindegebiete betroffen sind. Ich kann an dieser Stelle nicht erkennen, warum gerade diese Variante die schlimmere Variante für die Gebietsbetroffenheiten dort auslöst.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, dass hier durchaus ins Gewicht fallen kann, dass das eine raumordnerische Vorgabe war, dieses Gewerbegebiet sozusagen nicht jeder Entwicklungsmöglichkeit zu berauben - wenn ich das so richtig verstanden habe. - Gut. Herr Benson!

Benson (Gemeinde Barendorf):

Nur noch eine Frage zu dem Punkt, den Herr Bisanz eben angesprochen hat. In Ihrer textuellen Feststellung und auch in der Variantenmatrix müsste man eigentlich zu dem Ergebnis kommen, dass der Flächenverbrauch sich nicht ändert, es höchstens zu einer anderen Flächenaufteilung kommt, wenn man die anderen Trassierungen auswählen würde. Zumindest ist aus den textuellen Unterlagen nicht zu erkennen, dass das nachteilig für die Stadt Lüneburg wäre. In der Variantenmatrix kommen Sie allerdings auch hier wiederum zu dem Ergebnis, dass die Südvariante mit der Benotung 1 besser zu bewerten wäre als die Linienbestimmungsvariante. Das erschließt sich mir nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wer vom Vorhabenträger kann etwas dazu sagen?

Brodehl (Antragsteller):

Sie ist besser zu bewerten in Bezug auf welches Kriterium?

Benson (Gemeinde Barendorf):

In Bezug auf das Kriterium Entwicklungsmöglichkeiten. Das ist unter dem Punkt „Raumordnung und Städtebau“.

Brodehl (Antragsteller):

Die Begründung ist im Prinzip in der Variantenmatrix aufgenommen. Die Stadt Lüneburg hat sich zu der Gewerbegebietserweiterung Gedanken gemacht. Das sind diese Flächen, die uns hier übergeben wurden, die wir laut Landesplanerischer Feststellung auch berücksichtigen sollen. Das haben wir gemacht. Wir haben es nicht zu 100 % gemacht, wie Sie hier deutlich sehen. Wir haben, wie hier erkenntlich, auch andere Kriterien und Aspekte dort mit einfließen lassen, um zu unserer Variante zu kommen. Die Planungen der Stadt Lüneburg für ihre Gewerbegebiete im Bereich Bilmer Berg werden durch die linienbestimmte Variante deutlich stärker eingeschränkt als durch die Südvariante.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, dass wir das Thema Varianten und Variantenmatrix damit hinlänglich erörtert haben. - Meine Frage

ist jetzt: Gibt es hier noch weitere Gemeinden, die betroffen sind? Sonst würde ich jetzt zum Landkreis Lüneburg übergehen.

ter Horst (Gemeinde Seevetal):

Mein Name ist ter Horst von der Gemeinde Seevetal. Das kennt kaum jemand. Das ist da, wo die A 39 in das Autobahnkreuz Maschen übergeht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Entschuldigung, können Sie noch einmal - -

ter Horst (Gemeinde Seevetal):

Wenn Sie die betroffenen Gemeinden aufrufen, dann gehöre ich auch dazu. Das tut mir leid. Wir haben auch fristgerecht Einwendungen erhoben, und das ist auch bestätigt worden. Wir haben auch eine Einladung bekommen. Habe ich das Wort, oder habe ich nicht das Wort?

Verhandlungsleiter Dierken:

Der Anfang Ihres Vortrags ist nicht ganz bis zu mir durchgedrungen. Ihr Name war?

ter Horst (Gemeinde Seevetal):

Mein Name ist ter Horst von der Gemeinde Seevetal. Wir haben für die Gemeinde Seevetal gegen dieses Vorhaben Einwendungen erhoben. Die sind fristgerecht eingegangen, und wir haben auch eine Einladung zum heutigen Erörterungstermin bekommen. Ich möchte mich gerne dazu äußern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Sie haben das Wort, Herr ter Horst!

ter Horst (Gemeinde Seevetal):

Danke schön. Das geht ganz schnell. - Wir haben in unserer Einwendung zum Ausdruck gebracht, dass man doch bitte schön nicht am Ende der A 39 (neu) aufhören möge zu denken. Wir haben über Regelquerschnitte von 31 bzw. 33 m gesprochen. Dabei ist aus unserer Sicht unbeachtet geblieben, dass auf der vorhandenen Trasse der A 39, was früher die A 250 war, nur ein Regelquerschnitt von 27 m besteht, und zwar durchgängig auch über Seevetaler Gebiet bis zum Autobahnkreuz Maschen.

Es ist hier die Rede von 60.000 Fahrzeugen allein im Stadtgebiet von Lüneburg. Das werden dann wahrscheinlich im Seevetaler Gebiet noch mehr sein. Das heißt, dort, wo der meiste Verkehr der A 39 (neu) liegen wird, nämlich zwischen Autobahnanschlussstelle Maschen und Kreuz Maschen, ist der geringste Autobahnquerschnitt. Das halten wir für nicht nachvollziehbar.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme geschrieben:

„Sofern der beschriebene Teilbereich durch den vorhandenen Querschnitt an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gelangen sollte,

muss der zuständige Baulastträger des Verkehrswegs Maßnahmen zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit durchführen.“

Das ist uns natürlich zu wenig. Denn es geht ja um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Jeder von Ihnen, der schon einmal auf der vorhandenen A 39 gefahren ist, hat festgestellt, dass die Standspur nur 2,50 m breit ist. Wenn dort ein Lkw steht, kann ein Lkw auf der Hauptfahrspur nicht mehr vorbeifahren, weil einfach nicht mehr genügend Platz ist. Das ist eine Frage von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Wir sind der Meinung, dass man sich auf der Grundlage der **Frankenschnellwegentscheidung**, die hier übrigens auch zitiert worden ist, jetzt schon Gedanken über den Weiterbau oder über den qualifizierten Ausbau der A 39 auf dem vorhandenen Trassenbereich machen muss.

Das Zweite - dann höre ich auch gleich schon wieder auf - bezieht sich auch auf das Thema Lärmschutz. Wir haben vor 30 Jahren - wir leben seit 25 Jahren mit der A 39 - ein bestimmtes Maß an Lärmschutz gehabt. Wir werden jetzt mit erheblich mehr Verkehr konfrontiert werden, wenn die A 39 bis Wolfsburg durchgebaut worden ist. Wir erwarten - da habe ich auch einen Auftrag aus dem politischen Raum - eine Aussage dazu, wie mit dem Lärmschutz umgegangen wird. Da heißt es in der Stellungnahme des Vorhabenträgers:

„Der Nachtwert von 60 dB(A) wird an einigen Gebäuden in Seevetal überschritten. Der Tagwert von 64 dB(A) wird dagegen nur an wenigen Gebäuden überschritten.“

Da fehlt mir eine Aussage dazu, welche Schlussfolgerung daraus gezogen wird. - Danke.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr ter Horst. - Ich will das noch einmal ganz kurz für mich wiederholen. Es geht um die Frankenschnellwegentscheidung, mit anderen Worten also auch um die Lärmauswirkungen auf vorhandenen Straßen. Ich denke, es ist auf jeden Fall ein interessanter Gesichtspunkt, inwieweit es hier noch zu Lärmerhöhungen an der vorhandenen Strecke kommt.

Der erste Punkt war aber, dass Sie anlässlich dieses Vorhabens wünschen, dass die bestehende A 39 verbreitert wird. Ist das richtig? - Ja. Gut, dann möchte ich das an den Vorhabenträger weitergeben.

Matz (Antragsteller):

Zum Thema Querschnittseinteilung bzw. Querschnittsermittlung. Sie haben in dem Zusammenhang zitiert, welche Zahlen wir vorhin genannt haben, also diese 60.000 und 55.000 Fahrzeuge. Das sind Zahlen, die sich ausschließlich auf die Bereiche des hier dargestellten ersten Abschnitts beziehen. Sprich: Zwischen der ersten

Anschlussstelle L 216 und dann B 209 sind genau diese, ich glaube, 61.300 Fahrzeuge prognostiziert. Das heißt aber im Umkehrschluss nicht, dass bei Ihnen auch 61.300 Fahrzeuge prognostiziert sind, weil in diesem - -

(Unruhe - Zurufe)

- Ich würde gern kurz ausreden. Dann können wir darüber weiter diskutieren.

Im Bereich Lüneburg ist ganz klar die Besonderheit zu erkennen, die auch im Zuge der Verkehrsuntersuchung belegbar bzw. ablesbar ist: Es ist sehr, sehr viel Binnenverkehr in diesem Bereich vorhanden bzw. es wird viel von der Stadt und den angrenzenden Landkreisen erzeugt, welcher dann zu Teilen auch auf der A 39 mit abgewickelt wird. Man kann sehr schön erkennen, wenn man sich die Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung ansieht, dass vor und hinter dem Stadtgebiet die Verkehrszahlen doch wieder deutlich zurückgehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Jetzt war noch das Thema Frankenschneidwegentscheidung, Lärm auf vorhandenen Straßen.

Matz (Antragsteller):

Das Thema ist ja im vergangenen Jahr relativ publik geworden. Wir haben dazu auch Untersuchungen vorgenommen und haben diese auch entsprechend weitergegeben. Wir haben die Berechnungsergebnisse dargelegt, das, was sich eben einstellt. Die Ergebnisse sind da. Sie liegen Ihnen vor.

Verhandlungsleiter Dierken:

Sagen Sie einmal ganz kurz, ob es da zu wesentlichen Erhöhungen kommt.

Matz (Antragsteller):

Das sind die Zahlen, die genannt worden sind; die stellen sich dort ein. Wir haben eine Erhöhung von 2,1 dB (A) in einigen Teilbereichen; das ist so weit richtig. Die Zahlen, die genannt worden sind, stimmen so weit.

Verhandlungsleiter Dierken:

An wie vielen Gebäuden, können Sie da in etwa eine Größenordnung sagen?

Matz (Antragsteller):

Es sind zwei Gebäude, die direkt betroffen sind.

Verhandlungsleiter Dierken:

Zwei.

(Zuruf)

Matz (Antragstellen):

Wir müssten sonst im Nachgang noch einmal kurz prüfen, wie viel es sind.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Vielen Dank, für die Erläuterung. - Herr ter Horst, ich denke, das war Ihr Vortrag.

Dann möchte ich jetzt Herrn Kalliffe vom **Landkreis Lüneburg** aufrufen.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Schönen Dank. - Ich darf vielleicht gleich weitergeben an meine Kollegin Frau Stamer-Schröder. Sie hat nämlich gleich einen sehr wichtigen Termin und wird noch kurz zum Thema Gesundheitsschutz vortragen.

Stamer-Schröder (Landkreis Lüneburg):

Schönen guten Tag! Stamer-Schröder vom Landkreis Lüneburg, Fachbereich Gesundheit.

Ich wollte noch einmal darauf hinweisen, dass die Stellungnahmen von 2006 und 2009 für uns weiterhin Bestand haben. Wir weisen darauf hin, dass auch bei Einhaltung der Grenzwerte **gesundheitliche Gefährdungen für Kinder und auch für ältere Menschen** durch Lärm, Fein- und Ultrafeinstaub nicht auszuschließen sind und weitere Maßnahmen zur Senkung der Belastungen für die betroffene Bevölkerung anzustreben sind.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wer vom Vorhabenträger möchte darauf reagieren? - Feinstaub.

Matz (Antragsteller):

Die Untersuchung zum Feinstaub bzw. auch zu den schalltechnischen Parametern sind der Antragsunterlage beigelegt. Wir haben da nach geltendem Recht und geltenden Richtlinien gehandelt, die natürlich auch darauf aufbauen, was für gesundheitsgefährdende Stoffe vorhanden sind bzw. welche Auswirkungen hervorgerufen werden. Daraufhin greifen dann die einzuhaltenden Grenzwerte. Die sind eingehalten worden.

Stamer-Schröder (Landkreis Lüneburg):

Trotzdem könnte man diese Grenzwerte noch weiter minimieren, denn die Gefährdung der Bevölkerung steht natürlich im Vordergrund.

Matz (Antragsteller):

Die Minimierung oder die Festlegung der Grenzwerte obliegt uns leider nicht. Man könnte das sicherlich tun, aber das liegt leider nicht in unserer Hand.

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Niemann hier in der ersten Reihe, ich habe Sie eben übersehen und dann übergangen. Ich weiß, Sie sind für die Gemeinde Altenmedingen da. Sind Sie dort in der Verwaltungsspitze?

(Zuruf von Niemann (Gemeinde Altenmedingen))

- Im Rat. Tut mir leid, dass ich Sie übergangen habe. Aber ich muss fragen - die Gemeinde Altenmedingen ist ja ein bisschen weiter weg -: Welche Belange machen Sie denn hier geltend?

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen): Soll ich das jetzt mitten in den Ausführungen des Landkreises darlegen? Ich kann es auch hinterher tun!)

- Ja, geht das? Prima, vielen Dank. - Gibt es noch etwas vom Landkreis?

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Ja, das eine oder andere gibt es schon noch. Ich fange erst einmal mit den Dingen an, die weitestgehend oder vollständig auch durch die Erwidern der Straßenbaubehörde und der Planfeststellungsbehörde ausgeräumt sind. Das ist zum einen das Thema **Brandschutz**. Mein Kollege Herr Paulmann konnte jetzt leider nicht mehr ausharren. Es war ja nicht zu erahnen, dass sich der Termin so lange hinzieht. Er bittet, ihn zu entschuldigen.

Er hat aber die Gelegenheit in der Mittagspause genutzt, das Thema einmal anzusprechen. Er hat mir berichtet, dass es ihm wichtig ist, dass er im weiteren Verfahren, wenn es um die Feinplanung geht, wieder mit einbezogen wird.

Ansonsten ist das im Wesentlichen so berücksichtigt worden, was ihm da auf dem Herzen liegt. Ich weiß nicht, ob Sie von der Antragstellerseite das jetzt noch einmal kurz darstellen können, weil Sie das Gespräch in der Pause direkt mit ihm geführt haben. Das wäre zunächst das Thema Brandschutz.

Matz (Antragsteller):

Zu dem, was Herr Kalliffe eben sagte, gibt es nicht wirklich viel hinzuzufügen. Es wird so sein, dass wir die Planung des Tunnelbauwerks an sich fortführen werden. Wir werden mit der Ausführung weitermachen. Wir werden auch mit der Sicherheitsdokumentation als erstem Schritt der Planungsphase weitermachen und werden natürlich in diesem Zuge mit allen Beteiligten, die in diesem Punkt anzusprechen sind - hinsichtlich Rettungswege, Rettungswegekonzeption, Löschwasser, Brandschutz etc. pp. -, in Einzelgespräche bzw. in eine Art Arbeitskreis gehen, wenn es dann an der Zeit ist, und werden die einzelnen Punkte, die sicherlich noch zu diskutieren und abzustimmen sind, dann im Zuge dieser Termine bewältigen.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Schönen Dank. - Dann noch einmal ergänzend zum Thema **Gesundheitsschutz/Lärmschutz**. Das hängt ja miteinander zusammen. Darüber ist ja heute Vormittag viel gesprochen worden. Ich möchte noch einmal das aufgreifen, was von der Hansestadt Lüneburg hier vorgebracht worden ist, nämlich dass doch sehr gründlich noch einmal dargelegt wird: Optimierungsmaßnahmen im Bereich der Tunnelleitgänge und Tunnelausgänge, Stichwort: Absorptionsmaterialien und Vermeidung des sogenannten Knalleffekts. Das wäre sicherlich im Hinblick auf den Gesundheitsschutz auch noch eine sehr wichtige Sache.

In meiner Stellungnahme hatte ich ebenfalls angesprochen - auch das ist heute von der Stadt Lüneburg vorgetragen worden - den Lärmschutz gegenüber der Siedlung Moorfeld, aber auch gegenüber der Gemeinde Adendorf an der Nordwestseite, der ja nun auf Kosten der Verbreiterung entfallen soll und durch den OPA ersetzt werden soll. Da bitte ich, noch einmal zu prüfen, ob hier der **Lärmschutzwall** - denn der ist ja nun mal da und stellt ja doch ein wesentliches positives Element dar - nicht doch erhalten bleiben kann. Insofern schließe ich mich da den Ausführungen der Hansestadt Lüneburg an, aber nicht nur im Sinne der Stadt Lüneburg, sondern auch der Gemeinde Adendorf. Das zu diesem Thema.

Ich weiß nicht, ob Sie dazu noch etwas sagen können. Ist alles gesagt worden, oder wollen Sie noch etwas ergänzen?

Matz (Antragsteller):

Es ist alles gesagt worden im Zuge der eingegangenen Stellungnahmen vonseiten der Stadt Lüneburg. Das, was da festgelegt worden ist, hat auch weiterhin Bestand. Sie knüpfen daran ja an.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Ich knüpfe da an und schließe mich dem an. Das kommt ja sicherlich auch ins Protokoll.

Dann zum nächsten Punkt: **Natur- und Landschaftsschutz**. Da wäre eigentlich mein Kollege Herr Holsten von der unteren Naturschutzbehörde noch gerne dabei gewesen. Aber auch er ist aufgrund der Ausdehnung dieses Termins hier terminlich verhindert.

Da ist es so, dass das jetzt zwar nicht das optimale Konzept ist. Optimal wäre gewesen, wenn man im Nahbereich der Trasse die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen hätte durchführen können; es geht ja im Wesentlichen um den Eingriff im Bereich der Ilmenau. Da haben Sie jetzt die Konzeption, das im Raum Dachtmissen zu tun. Das kann, auch wenn es suboptimal ist, akzeptiert werden. Es wäre aber gut, wenn Sie das noch einmal näher darlegen und dokumentieren, dass das eine Maßnahme ist, die dann diese Wirkungen tatsächlich erzielt.

Herr Holsten hatte Sie, Herr Schlattmann, daraufhin angesprochen. Vielleicht können Sie dazu noch kurz etwas ausführen. Wie gesagt, im Großen und Ganzen ist das eben noch akzeptabel. Auch die anderen Dinge, die Sie angeführt haben, Ausgleichsmaßnahmen im Bereich dieser Auffahrtbauwerke, können von mir akzeptiert werden.

Schlattmann (Antragsteller):

Danke, Herr Kalliffe. Das kann ich gerne machen. Es geht in erster Linie - Sie haben es selber gerade gesagt - um eine Maßnahmenfläche im Dachtmissen Bruch. Als Art, die dort vor allen Dingen kompensiert werden soll, ist die Nachtigall zu nennen, die bei den Kartierungen im Bereich der Ilmenau-Querung, also auf den Böschungs-

flächen der jetzigen B 4, mit zwei Brutpaaren nachgewiesen worden ist. Wir hatten seit 2010 mit dem Gut Rantzau oder dem Gut Vrestorf Kontakt und haben versucht, in dem Bereich Maßnahmenflächen zu finden. Es ist aber letztendlich nicht zu einem positiven Ergebnis gekommen, weil keine Flächen für diese Maßnahme oder überhaupt für Maßnahmen bereitgestellt werden konnten.

Dann haben wir uns im Umfeld des Eingriffsraumes nach anderen Maßnahmenflächen umgesehen. Wir sind dort aber nicht fündig geworden. Das heißt, es gab keine Flächen, die wir hätten nehmen können. Insofern haben wir dann den Schritt gewählt, dass wir für die Nachtigall in die artenschutzrechtliche Ausnahme gegangen sind und uns gefragt haben, in welchen Bereichen wir Maßnahmenflächen vorsehen können. Da sind uns dann ganz konkret in dem Raum, in dem die Maßnahmenflächen verortet sind, Flächen von Eigentümern vorgeschlagen worden. Diese Flächen haben wir im Hinblick auf die Frage, ob die Eignung dieses Raumes auch für die Nachtigall gegeben ist, untersucht. Dort sind im Jahr 2012 Kartierungen vorgenommen worden. Dort wurde in der Tat die Nachtigall selbst nicht gefunden. Aber aufgrund der Struktur des Raumes und auch aufgrund von Aussagen, dass die Art dort in der Vergangenheit schon einmal vorgekommen ist, wurde die Aussage getroffen, dass das Potenzial dort vorhanden ist. Insofern haben wir beschlossen, dass wir diese Maßnahmenkombination - es geht um die Maßnahmen 6.1 bis 6.3 -, also eine Kombination aus einer Grünlandextensivierung und von Aufforstungen, dort vornehmen können.

Eine ähnlich lautende Einwendung gab es auch von verschiedenen anderen Seiten. Wir hätten die Art, die Nachtigall, ganz konkret an der Stelle, an der der Eingriff entsteht, kompensieren wollen. Wir sind aber letztendlich auch aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit, die man im Nahbereich der Trasse hat, nicht dazu gekommen und haben dann insofern diesen Schritt gemacht, die Maßnahmen dort nach Dachtmüssen zu legen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schlattmann. - Herr Kalliffe, reicht Ihnen das so aus?

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Ja, schönen Dank. Das ist für mich ausreichend.

Dann habe ich noch einen weiteren Punkt. Das ist das Thema **Regionalplanung**. Da kann ich auch sagen, da bin ich mit der Erwiderung so weit einverstanden. Das ist alles so weit in Ordnung. Insofern sind da die Einwendungen ausgeräumt.

Zum Umleitungskonzept habe ich bereits vorhin meinen Beitrag geleistet. Dem brauche ich dann, glaube ich, nichts hinzuzufügen.

Bleibt noch ein letzter Punkt. Das ist der Punkt **Kreisentwicklungsplanung**, das Stichwort: **Fußgängerbrücke** über die jetzige **Ostumgehung B 4** im Lüneer Holz, also zwischen Lüneburg und der Gemeinde Adendorf.

Da ist mir die Erwiderung ein bisschen zu schlicht und auch ein bisschen zu salopp, muss ich sagen. Es ist zwar richtig, dass es eine alternative Führung über die B 209 gibt. Das kenne ich selber gut von der Fahrt mit dem Fahrrad. Das ist eine Führung, die möglich ist. Die ist auch gerade. Aber ich finde es nicht so ganz nachvollziehbar, dass die Verkehrssicherheit da nun genauso einzuschätzen ist wie bei einer Führung über die Brücke, wo ich ja gesagt habe, da wäre eine **provisorische Überführung** aus verschiedenen Gründen, insbesondere aus touristischen, aber auch aus Gründen der Beziehungen zwischen der Stadt Lüneburg und der Gemeinde Adendorf sicherlich sehr zu begrüßen. Denn die Führung über die B 209 ist nicht nur wenig attraktiv, sondern sie ist auch in einem Bereich der Kreuzung mit gewissen Gefahren verbunden. Das ist ein Konflikt zwischen dem Fahrverkehr und dem Fahrradverkehr, der da entsteht.

Ihre Aussage war ja: Nein, ein Provisorium gibt es nicht. - Ich hätte gerne noch ein paar Ausführungen dazu - erstens -: Warum nicht? - Aus Kostengründen wahrscheinlich. Wenn ja, dann wäre die Frage: Wie teuer wäre so ein Provisorium? - Zum anderen bitte ich Sie, noch einmal auf das Thema Verkehrssicherheit einzugehen. Umwegiger ist es sicherlich auch. Aber gut, das kann man für einen vorübergehenden Zeitraum vielleicht vernachlässigen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Kalliffe. - Das Provisorium ist zu teuer oder aus anderen Gründen nicht statthaft. Wer möchte etwas dazu sagen?

Padberg (Antragsteller):

Ich kann gerne etwas dazu sagen. Herr Kalliffe, Sie haben es eben schon deutlich gemacht. Wir haben es so formuliert: Aus Sicht des Vorhabenträgers ist eine provisorische Radwegeführung im Bereich des Lüneer Holzes während der Bauzeit entbehrlich, weil wir diese andere Radwegeverbindung entlang der B 209 haben, und auch der Auffassung sind, dass die Kreuzungspunkte schon verkehrssicher ausgebildet sind, sodass da keine Risiken oder großen Umwege zutage treten werden.

Zu der Frage, was ein solches Provisorium kostet, muss ich ganz ehrlich sagen, das kann ich im Moment nicht abschätzen. Kann es hier irgendjemand? Herr Tobeschat schüttelt auch den Kopf.

Die Notwendigkeit ergibt sich eben aus unserer Sicht nicht, weil wir hier mit geringen Umwegen eine verkehrssichere andere Lösung vorweisen können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Kalliffe, ist Ihnen das als Antwort erst einmal genug?

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Ja. Ich nehme das erst einmal zur Kenntnis. Es ist sicherlich auch nicht der allerwichtigste Punkt. Aber ich finde es schon bedauerlich. Wie gesagt, so ganz sicher finde ich die Parallelführung zur B 209 nicht. Ich kenne das sehr genau. Das ist für mich schon ein Konfliktpunkt. Da gibt

es zwar eine Ampel, aber na ja. Also, der Verkehr von der B 4 aus fährt nicht unbedingt immer besonders rück-sichtsvoll; ich sage es einmal so. Vielleicht können Sie ja die Kosten, die so ein Provisorium nach sich ziehen wür-de, noch einmal ganz grob ermitteln.

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Padberg, Sie nicken. Ist das eine Zusage?

Padberg (Antragsteller):

Man kann sicherlich zur Unterstützung dieser Argumenta-tion die **Kosten für ein Provisorium in aller Überschlä-gigkeit noch einmal ermitteln**, ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das wäre schön. Vielen Dank. - Jetzt gab noch eine Wortmeldung von Herrn Birko. - Herr Willcox, wenn das hier mit dem Landkreis Lüneburg abgehandelt ist, dann kommen Sie auch noch einmal zu dem Thema dran. Das war etwas Naturschutzfachliches, nehme ich an; zur Nachtigall. - Herr Birko!

RA Birko (Hansestadt Lüneburg):

Noch einmal zum Thema Radweg, Radwegeführung Lüner Holz. Das eine ist das Provisorium. In aller Kürze jetzt und ohne auf Details einzugehen: Warum kann die neue Brücke nicht gleich gebaut und nutzbar gemacht werden? Dann würde man sich auch das Provisorium sparen. Warum soll also zwei Jahre lang keine Brücke stehen, wenn dann aber wieder eine neue gebaut wird?

Tobeschat (Antragsteller):

Über solche Details der Bauablaufplanung ist so tiefgrün-dig noch nicht nachgedacht worden. Natürlich wird man versuchen, an der Stelle solche Bauwerke möglichst früh zu bauen, um nicht allzu lange diese Sperrzeiten und diese provisorische Radwegeführung zu haben. Das wird von der Bauablaufplanung dann im Zuge der Ausschrei-bung und in Zusammenarbeit mit den Baufirmen auch so vorbereitet, dass dieses Bauwerk dort möglicherweise zu einem frühzeitigen Zeitpunkt errichtet wird. Aber dazu kann man im Moment so exakt noch keine Aussagen machen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Schulz!

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Das ist für uns nicht ganz nachvollziehbar. An der Erbstorfer Landstraße bauen Sie zunächst eine Brücke und reißen dann die andere ab. An der Ilmenau-Querung machen Sie das genauso. Warum ist es hier nicht mög-lich, zunächst die neue Brücke zu bauen und, wenn die dann fertig ist, die alte abzureißen? An zwei anderen Baustellen schaffen sie das.

Matz (Antragsteller):

Der Vergleich hinkt ein ganz klein bisschen. Denn zum einen sind die Verkehrswege in ihrer Bedeutung sicher-

lich nicht gleichzusetzen. Ich gehe einmal ganz fest da-von aus, dass das auch nicht vonseiten der Stadt so gesehen wird. Zum anderen ist in der Erbstorfer Land-straße eine Behelfsbrücke vorgesehen. Es ist also nicht so, wir bauen erst die neue, reißen die alte ab, und dann ist es das, sondern wir bauen ja dann noch einmal eine neue. Das ist der Priorität des Verkehrsweges Erbstorfer Landstraße geschuldet.

Wir haben im Bereich des Lüner Holzes den Fall, dass wir dort eine Radwegeverbindung haben, die wir dann im Zuge des Bauablaufes irgendwo geschickt mit einpacken müssen, ganz klar. Wir werden nicht, wie es eingangs erwähnt worden ist, zwei Jahre lang - konkret als Zahl genannt - dort nichts mehr vorfinden, sondern es wird natürlich geguckt, dass an dieser Stelle das neue Bauwerk relativ zeitnah da ist und - ich blicke jetzt auf den Plan oben an der Wand - dass wir natürlich an dieser Stelle mit dem Bauwerk fertig sind, bevor wir Anschluss-stellenarbeiten im Bereich der B 209 durchführen. Also auch da ist dem Verkehrssicherheitsgedanken Rechnung getragen worden. Wir können keine neue Brücke bauen, weil wir die neue im Bereich der alten Brücke bauen werden. Es wird ja keinen Versatz geben, dass wir ir-gendwo den Weg da neu anlegen wollen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Matz. Ich denke, das ist einleuch-tend. - Herr Kalliffe, sind wir mit den Erörterungen des Landkreises durch?

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Nein. - Ich will nur noch einmal einen Gedanken von Herrn Benson, Bürgermeister von Barendorf, aufgreifen. Es geht jetzt nicht um die Abschnittsbildung - keine Angst -, sondern um die **Optimierung des auf der B 216 bzw. L 221 auf die Stadt Lüneburg zufließenden Ver-kehrs**. Da haben Sie zwar dargelegt, dass dieser Knoten ausreichend ist, um die Verkehre aufzunehmen. Aber da sind, ohne dass ich das jetzt beweisen kann, doch so leichte Zweifel anzumelden, und es wäre mir sehr daran gelegen - da unterstütze ich die Samtgemeinde Ostheide und die Gemeinde Barendorf, auch im übergeordneten Interesse des Landkreises, letzten Endes Erreichbarkeit der Hansestadt Lüneburg -, dass man da alle Möglichkei-ten einer Optimierung des Verkehrsflusses ausschöpft, sei es durch die Signalsteuerung. Oder jetzt einfach ein-mal ketzerisch gefragt: Haben Sie schon Überlegungen angestellt, an diesem Kreuzungspunkt statt einer Signal-anlage einen **Kreisel** zu errichten? Ich meine die Kreuzung L 221, verlegte B 216 und Fortführung in das Ge-werbegebiet. Das erste Stichwort wäre eben: Optimierung der Ampelsteuerung. Und das zweite Stich-wort: Überlegungen hinsichtlich eines Kreisels. Sind solche Überlegungen schon einmal angestellt worden? Wenn nein, lohnt sich das, noch einmal darüber nachzu-denken.

Matz (Antragsteller):

Der dargestellte Knotenpunkt ist entsprechend den ausgelegten Planunterlagen ausgeplant worden. Ein Kreisverkehr wird nach ersten Abschätzungen auf jeden Fall dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit nicht dem gerecht wird, was dort an Verkehr zu erwarten ist. Das heißt, die dargestellte Lösung, die wir haben, mit diesem vierarmigen Knotenpunkt stellt für die Situation, die sich dort einstellt, eigentlich die optimale planerische und auch bauliche Umsetzung dar.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Herr Matz, das erstaunt mich jetzt. Ich habe Erkenntnisse, aber auch Erfahrungen, dass ein Kreisverkehr immer wesentlich leistungsfähiger ist. Andere Länder machen es uns ja vor. Da gibt es fast nur noch Kreisverkehr und kaum noch Ampeln. Ich übertreibe einmal ein bisschen. Das kann ich jetzt, ehrlich gesagt, nicht nachvollziehen. Nach meiner Erkenntnis ist ein Kreisverkehr immer wesentlich leistungsfähiger. Sie können ja nicht so eine schlichte Ampelregelung hier machen, einmal auf der B 216 grün und dann abwechselnd auf der L 221 bzw. Fortführung. Sie müssten sicherlich extra Ampelschaltungen für Linksabbieger usw. machen, und das mindert die Leistungsfähigkeit doch enorm.

Matz (Antragsteller):

Die pauschale Aussage, dass der Kreisverkehr immer besser ist als ein Knotenpunkt, ist so nicht richtig. Das ist immer dem geschuldet, was für Verkehrsströme entstehen, was für Einzelbeziehungen zu beachten sind, was für zusätzliche Verkehrsteilnehmer da abzuwickeln sind. Die Aussage kann man so pauschal nicht stehen lassen.

Wie gesagt, noch einmal erläuternd: Der dargestellte Knotenpunkt erfüllt die Aufgabe, die an ihn zu stellen ist hinsichtlich Verkehrsqualität und Umsetzbarkeit der Verkehrsströme, und ist somit planerisch die richtige Lösung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Kalliffe, ich sehe, Sie sind nicht ganz zufrieden mit der Antwort. Aber es wird wohl keinen Kreisel geben.

(Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen): Ich habe eine Nachfrage dazu!)

- Zu welcher Frage?

(Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen): Zum Kreisverkehr!)

- Zum Kreisverkehr. Bitte!

Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen):

Der Kreisverkehr ist skalierbar. Mit der Größe haben Sie auch eine entsprechende Leistungsfähigkeit. Sind denn da verschiedene Varianten geprüft worden? Oder bei welcher Variante haben Sie denn gesagt, der ist jetzt nicht mehr leistungsfähig genug, größer kriegen wir ihn nicht hin, und deswegen müssen wir hier eine Ampellösung bauen? Eigentlich ist es ja eher veraltet, was Sie da planen.

Matz (Antragsteller):

Ein signalisierter Knotenpunkt ist mit Sicherheit keine veraltete Möglichkeit, einen Knotenpunkt auszubilden. Das würde ich erst einmal als Aussage so stehen lassen wollen.

Zum Zweiten ist an dieser Stelle aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen kein Kreisverkehr vorgesehen worden. Eine Einzelbetrachtung für diesen Knotenpunkt im Nachgang durchzuführen und einzureichen, sollte sicherlich kein Problem darstellen, auch wenn es im Ergebnis keine neue Lösung darstellen würde.

Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen):

Das ist doch ein Wort, wenn Sie das noch einmal betrachten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, können Sie die gerade gemachte Zusage fürs Protokoll noch einmal kurz wiederholen? Das ging mir ein bisschen zu schnell. Also, Sie wollen das betrachten, zumindest im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung, was der Kreisel da zu leisten imstande ist, oder wie soll ich das verstehen?

Matz (Antragsteller):

Wir werden, wenn es denn gewünscht ist, die **Ausgestaltung des Knotenpunktes**, über den wir eben gesprochen haben, **als Kreisverkehr prüfen**, was die Leistungsfähigkeit angeht. Das wird aber keine neue Lösung darstellen.

(Unruhe)

- Weil es einfach nicht das Ergebnis hergeben wird, dass wir ihn verwenden können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Kalliffe, Sie sind noch dran.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Ich meine, das ist ja schon einmal ein Wort, wenn Sie sagen, Sie gehen der Frage nach und untersuchen das. Ich finde es jetzt ein bisschen überraschend, dass Sie von vornherein sagen, es kommt sowieso nichts dabei heraus.

Matz (Antragsteller):

Das ist eine erste Einschätzung, die sich sicherlich decken wird.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Ja, gut. Ich weiß, ich bin ja selber Planer. - Nein, lassen wir das einmal. Ich will jetzt auch nicht polemisch werden.

Zum Abschluss noch einmal die Frage außerhalb der eigentlichen Einwendungen - vielleicht kommt das aber auch nachher gegen Ende dieses Abends -: Wie schätzen Sie denn die zeitlichen Perspektiven hinsichtlich des Abschlusses des Planverfahrens, des Planfeststellungsbeschlusses oder gar schon des Baubeginns ein? Das frage ich auch vor dem Hintergrund des Planfeststel-

lungsbeschlusses für den ergänzenden Lärmschutz an der jetzigen B 4, B 209. In diesem Planfeststellungsbeschluss gibt es ja eine Nebenbestimmung, was die Notwendigkeit einer neuen Prognose anlangt. Das würde sicherlich nicht nur mich, sondern viele interessieren. Ob Sie es heute schon sagen können, weiß ich nicht. Aber vielleicht können Sie sagen, wann wir etwas Näheres darüber erfahren, wie so die weitere zeitliche Perspektive, der weitere zeitliche Ablauf bis zum Planfeststellungsbeschluss, möglicherweise auch bis zum Baubeginn ist - ich weiß, das kann dann beklagt werden usw. -, sodass man da ein bisschen mehr Struktur und Erkenntnisse hätte.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, Herr Kalliffe, ich hätte dazu auch gerne eine Antwort. Ich kann zumindest sagen, in diesem Jahr nicht mehr. Aber das hilft ja nicht weiter. Wir müssen jetzt erst einmal die Ergebnisse des Erörterungstermins auswerten. Das wird ein sehr umfangreiches Protokoll werden. Die Frage ist danach - das ist ja mehrfach angeklungen -, ob die vorgelegte Planung so ausreicht, ob sie zu ergänzen ist, ob sie zu ergänzen ist im Hinblick auf eine vielleicht nicht ganz ausreichend durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung. Das sind Entscheidungen, die noch getroffen werden müssen. Im Hinblick darauf kann ich jetzt keinen Zeitrahmen nennen. Das ist schlicht nicht möglich. Es wäre ins Blaue gegriffen, wenn ich Ihnen jetzt sagte, das dauert noch ein halbes Jahr oder ein Jahr. Das kann ich bei dem jetzigen Stand überhaupt nicht sagen. Das ist leider so.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Das kann ich verstehen. Ich habe ja selber ein bisschen mit dieser Materie zu tun, wenn auch zum Glück nicht in diesen Dimensionen. Aber sagen wir einmal so: Bei welchem Planungsstand könnten Sie, also Antragsteller und Planfeststellungsbehörde, schon konkreter prognostizieren, wie es zeitlich weitergeht? Nehmen wir einmal an, der Erörterungstermin ist jetzt abgeschlossen, das Protokoll ist erstellt, und Sie haben über die rechtlichen Fragen entschieden, ob noch ergänzt werden muss, noch ausgelegt werden muss oder so. Wenn das alles erfolgt ist, können Sie dann sagen, wie es zeitlich weitergeht?

Verhandlungsleiter Dierken:

Dann jedenfalls könnte ich eher einen Ausblick geben, als das jetzt der Fall ist. Also, wenn ich schon Gewissheit darüber erlangt habe, ob die Unterlagen ausreichend sind, genügend Anstoßwirkung entfaltet haben, ob noch eine ergänzende Anhörung nötig ist oder nicht - das werde ich ja im Laufe der nächsten Monate prüfen und darüber Gewissheit erlangen -, dann kann ich Ihnen auch eher einen Zeithorizont sagen. Aber selbst in diesem Jahr zu sagen, wie lange es noch dauert, wird schwierig; denn das Jahr ist so gut wie herum. Dieses Protokoll und diesen Termin, von dem ja noch nicht einmal der erste Tag abgeschlossen ist, auszuwerten, das wird noch einige Zeit erfordern.

Herr Kalliffe, kann ich davon ausgehen, dass die Belange des Landkreises jetzt erörtert sind?

(Kalliffe (Landkreis Lüneburg): Ja!)

- Ja? Gut.

Zwei Sachen: Ich weiß, dass sich eben bei dem Thema Nachtigall/Ersatzmaßnahmen Herr Willcox zu Wort gemeldet hat. Ich möchte nach dem Themenblock Gebietskörperschaften ohnehin den Naturschutz aufrufen. -

(Willcox (BUND): Ich möchte das kommentieren!)

- Ja, ganz kurz.

Willcox (BUND):

Ich will gar nicht inhaltlich einsteigen. Es gibt einiges an Kritik an diesem Maßnahmenkonzept. Das soll dann meiner Stellungnahme vorbehalten sein. Aber ich finde es mindestens bedauerlich, wenn jetzt der entsprechende Sachbearbeiter nicht mehr da ist, Herr Kalliffe, den ich sonst sehr schätze, praktisch diese Aspekte kurz vorstellt und dann sagt: Damit hat sich dieser Aspekt für den Landkreis erledigt. - Von daher würde es ich eigentlich begrüßen - ich hoffe, dass es so kommt - bzw. ich fordere eigentlich den Landkreis auf, dass der Sachbearbeiter dann, wenn die Naturschutzverbände kommen, auch anwesend ist, um entsprechend unsere Einwendungen mit zur Kenntnis nehmen und kommentieren zu können, damit wir da nicht ganz im luftleeren Raum sind. Letzten Endes ist ein Anhörungstermin für alle da und sollte eigentlich auch so ablaufen, dass dann alle da sind, die die Materie betrifft.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Willcox. Das ist richtig. Es ist natürlich bedauerlich, dass jetzt einige, die durchaus etwas hätten sagen können, schon weg sind. Das ist nun einmal die Eigenheit eines Erörterungstermins, dass man es nie so genau planen kann.

Willcox (BUND):

Es wäre gut, wenn Herr Kalliffe das an den entsprechenden Sachbearbeiter weitergibt, damit er dann anwesend ist, wenn diese Materie verhandelt wird.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn welche Materie behandelt wird, die Naturschutzfragen?

Willcox (BUND):

Ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Die sollten jetzt eigentlich behandelt werden.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Das war meine Frage. Wann werden die behandelt? - Also, ich werde den Kollegen jetzt sicherlich nicht mehr irgendwie schnappen können. Wenn das heute nichts mehr wird und an einem anderen Tag stattfindet, dann werde ich ihn selbstverständlich bitten, an dem Termin teilzunehmen, soweit er das terminlich einrichten kann. Jetzt wird das wohl schwierig sein. Ich kann es versuchen. Aber ich glaube nicht, dass das gelingt. Das ist ein bisschen plötzlich.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Dr. Kersandt!

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Herr Dierken, bevor die Naturschutzbelange erörtert werden: Ich verstehe das so, dass das Belange sind, die dann von den Umwelt- und Naturschutzverbänden kommen und auf deren Einwendungen beruhen. Ich würde Sie jetzt doch noch einmal bitten, dass wir den Block „Träger öffentlicher Belange“ mit der AGL abschließen, die eine solche Trägerin öffentlicher Belange ist. Wenn Sie gestatten, würde ich gerne etwas zu dieser Einwendung sagen und diese hier vorbringen, bevor wir dann mit den Naturschutzbelangen weitermachen. Ich meine, das bietet sich jetzt thematisch an und wäre auch eine bessere Abschtichtung als jetzt mit den Naturschutzbelangen weiterzumachen, die sicherlich wichtig sind, aber wahrscheinlich deutlich länger dauern als das, was wir jetzt für die AGL gerne vorbringen würden.

Verhandlungsleiter Dierken:

An dieser Stelle muss ich kurz in die Runde fragen, um auch den zeitlichen Ablauf einmal in Erfahrung zu bringen, wer jetzt von den Naturschutzverbänden noch da ist. - Es stellt sich mir die Frage, ob wir, wenn wir den Naturschutz noch eingehend erörtern, tatsächlich zu einer angemessenen Zeit fertig werden. Langsam spiele ich mit dem Gedanken, ob es sinnvoll ist - da will ich jetzt auch einmal die Naturschutzverbände fragen -, dass der Termin insoweit an einem anderen Tag fortgesetzt wird. Dann werden wir auf jeden Fall mit weniger Zeitdruck die Sache erörtern können. Dann könnte wahrscheinlich auch der Sachbearbeiter vom Landkreis dabei sein. Auf welches Echo stößt der Vorschlag, die Erörterung an einem anderen Tag fortzusetzen, insbesondere beginnend mit den Naturschutzverbänden, wozu natürlich auch das Thema gehört, zu dem die Landesforst- und Jagdgewossenschaften sich äußern können?

Willcox (BUND):

Auch aus konditionellen Gründen, aus Gründen des Zeitfortschritts stößt das bei mir auf offene Ohren. Ich weiß jetzt nicht genau, wie es bei den Mitarbeitern anderer Verbände aussieht. Aber ich könnte mir entsprechend Zeit für einen weiteren Termin reservieren. Ich denke, das wäre der Materie angemessen, und das wäre sicherlich auch den Vertretern angemessen - angesichts der Zeit, die hier schon zugebracht worden ist, und der Nerven, die da doch etwas angespannt sind. Ich denke, das

wäre sicherlich angemessen. Also, aus meiner Sicht: Zustimmung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich halte das jedenfalls auch für möglich. Wie sieht es mit den anderen Verbänden aus? Herr Friedrichs?

Friedrichs (VCD, Landesverband Niedersachsen):

Ich möchte mich dem gerne anschließen. Auch ich würde eine Verschiebung befürworten, allerdings wirklich mit einem neu geplanten Termin, gerne im kommenden Jahr. Ich muss meine Urlaubstermine auch planen. Ich habe heute freigenommen, und das müsste ich im kommenden Jahr ebenfalls wieder organisieren. Also bitte nicht morgen oder übermorgen in der gewohnten Enge, sondern in aller Ordnung.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich frage noch einmal ab: Wer ist von den Naturschutzverbänden noch da?

N.N.:

NABU Lüneburg. Ich sehe es auch als sinnvoll an, weil es sonst eine furchtbare Hetze ist. Ich finde es aber auch schlecht - auch weil wir noch besprechen müssen, wann wir Zeit für den NABU haben und so -, wenn es jetzt plötzlich heißt, morgen oder übermorgen im Anschluss an die Bürgerbefragung oder so findet so ein Termin statt. Lieber ein getrennter Termin, am besten Anfang nächsten Jahres, und dann bitte mit rechtzeitiger Einladung des NABU und dann nur mit dem Schwerpunkt Naturschutz, Landschaftsschutzbelange und so.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, es ist einfacher, wenn ich frage.

Meier (NABU, Landesverband Niedersachsen):

Kann ich mich auch noch anschließen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja.

Meier (NABU, Landesverband Niedersachsen):

Elke Meier, NABU Landesverband. - Ich möchte auch dafür plädieren, dass neu eingeladen wird, dass die Einladung mindestens 14 Tage vorher kommt, damit man sich darauf einrichten kann.

Ich möchte noch sagen: Ich möchte es nicht auf reine Naturschutzbelange reduziert haben. Wir sind zwar Natur- und Umweltschutzverbände, aber uns bei dieser Gesamtplanung nur auf Naturschutzbelange zu fokussieren, ist eigentlich zu kurzgegriffen. Es gibt auch schon einige Punkte, die wir angesprochen haben, die wir aber vielleicht unter einem anderen Aspekt noch einmal vorbringen wollen, wofür wir auch entsprechend Zeit benötigen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Welche Belange wären das? Orientiert an den Schutzgütern beispielsweise des UVPG, oder geht es um Immissionsschutz? Sie haben das jetzt ein bisschen allgemein gehalten.

Meier (NABU Landesverband Niedersachsen):

Es geht beispielsweise auch noch einmal um die Trassenplanung, darum, welche Auswirkungen unterschiedliche Varianten auf die Schutzgüter haben werden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das ist aber auch - ich sage einmal - ein umweltfachliches Thema.

Meier (NABU, Landesverband Niedersachsen):

Ja, das sich aber auch auf die Trassenplanung beziehen könnte.

Ich möchte dann noch einmal auf Folgendes aufmerksam machen: Wir haben darauf hingewiesen, dass wir uns anderen Verbänden anschließen. Da haben Sie dann geschrieben, dass Sie das zur Kenntnis nehmen. Ich muss das aber etwas bezweifeln, weil wir auf die Stellungnahmen, auf die wir uns bezogen haben, keine Antworten von Ihnen bekommen haben. Das heißt, es wurde uns nicht ermöglicht, dazu entsprechend Stellung zu nehmen. Ich möchte Sie daher **bitten**, auch **dem NABU zu allen Stellungnahmen, denen er sich angeschlossen hat, die entsprechenden Antworten zuzusenden**, damit wir die Möglichkeit haben, dazu Stellung zu nehmen.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Den Antrag nehme ich gerne auf, bzw. er ist ja schon automatisch aufgenommen.

Noch einmal mein Ansatz von eben: Wer spricht sich dagegen aus, oder wer hat etwas dagegen, dass wir diesen Termin jetzt noch fortführen, soweit hier auch AGL betroffen ist, und dann einen neuen Termin machen, in dem wir dort fortsetzen, wo wir heute aufgehört haben? Betroffen sind daneben auch noch die Jagdgenossenschaften und beispielsweise die Landwirtschaftskammern. Ist noch jemand von dieser Gruppe hier?

Koch (Jägerschaft Uelzen):

Ja. - Mein Name ist Koch, Jägerschaft Uelzen. - Ich bin jetzt sieben Stunden hier und habe eigentlich den Abschnitt 2 sowie die Abschnitte 3, 4 und 5 und die Querspanne zu vertreten. Aber wir haben eine Eingabe gemacht für den Abschnitt 1, und zwar insbesondere im Hinblick auf dieses Verbindungsstück von 1 zu 2, ob das veränderbar ist. Ich habe heute verstanden, dass Abschnitt 1 irgendwo aufhören muss, aber 2 veränderbar ist. Habe ich das richtig verstanden? - Ja? Dann werden die Stellungnahmen für Abschnitt 2 von uns kommen, und dann werden wir bei der nächsten Anhörung in Abschnitt

2 alle Fragen und alle unsere Beweggründe vorlegen. Deshalb komme ich nicht mehr zu dem nächsten Termin.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Gibt es jemanden, der etwas gegen eine Terminverschiebung vorzubringen hat?

Meyer (Jagdgenossenschaft Hohnstorf):

Ja. - Reinhard Meyer, Jagdgenossenschaft Hohnstorf.

Wir **beantragen einen eigenen Erörterungstermin**. Wir haben diverse Fragen, und die bitten wir doch, beantwortet zu bekommen. Für uns ist es als Neuling in so einem großen Plenum schwierig, die Fragen zu stellen und zu machen und zu tun. Deshalb stellen wir den Antrag, genauso wie die Stadt Lüneburg einen eigenen Erörterungstermin zu bekommen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Der Antrag ist protokolliert. Ich halte es andererseits auch für sinnvoll, dass man den naturschutzfachlichen Sachverstand versammelt in einem Raum hat, aber gut. So weit dazu.

Noch einmal zurück zu meiner Ursprungsfrage: Sind Sie einverstanden, dass der Termin verschoben wird? - Ich habe jetzt praktisch Ihren Äußerungen inzident entnommen, dass Sie damit einverstanden sind und eingeladen werden wollen, lieber noch an einem Extratermin.

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen):
Werden die anderen darüber informiert,
wann die Termine sind?)

- Wer sind die anderen?

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

All die anderen Träger öffentlicher Belange. - Als mein Statement für die Gemeinde Altenmedingen wäre jetzt noch gekommen, dass ich das nach wie vor rüge, dass Lüneburg einen extra nichtöffentlichen Termin bekommen hat; denn es hätte auch Bürger oder Institutionen oder auch andere Gemeinden interessiert, dabei zuzuhören. Ich möchte deshalb darum bitten, das neu zu terminieren und dann entsprechend bekannt zu machen. Ich würde es auch begrüßen, wenn sich die Umweltverbände zu einem Termin treffen, dass auch das allgemein bekannt gemacht wird, damit auch andere daran teilnehmen können, die jetzt nicht unbedingt in diesen Institutionen irgendwelche Verantwortung tragen. Das wäre mir wichtig.

(Unruhe)

Verhandlungsleiter Dierken:

Bitte!

Martens (Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal):

Martens, Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal. - Da wir nicht direkt mit den Naturschutzverbänden, Umweltverbänden und deren Einwendung zu tun haben, hätte ich ganz gern, dass wir unsere Stellungnahme heute noch abarbeiten. Der Beregnungsverband Wendisch Evern,

unser Mitgliedsverband, ist direkt von dem Bauabschnitt 1 betroffen und hat über uns eine Stellungnahme abgegeben, Einwendungen erhoben. Ich würde die heute ganz gerne noch erörtern haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Sie möchten das gerne heute noch erörtern haben.

Martens (Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal):

Ja, bitte. Das dauert auch nicht lange.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Das ist denn schon mal eine Aussage. - Bitte!

Schwarz (NABU, Landesverband Niedersachsen):

Schwarz, NABU Landesverband Niedersachsen und Kreisverband Gifhorn. - Ich möchte vorschlagen, dass wir den Termin in Sachen Umweltschutz zusammen mit der Jägerschaft machen; denn wir haben viele Gemeinsamkeiten und sind uns in vielen Dingen einig. Ich würde mich dafür einsetzen, dass wir das gemeinsam bewerkstelligen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich weiß jetzt nicht, ob das Mikrofon an war. - Ich habe nicht ganz so viel verstanden. Sie wollen sich mit der Jägerschaft - -

Köhler (NABU Uelzen):

Ich kann ja wiederholen, was er sagte. - NABU Uelzen, Köhler mein Name.

Wir möchten gerne gemeinsam mit der Jägerschaft die Belange des Naturschutzes vorantreiben, Jägerschaft, Naturschützer und interessierte andere. Der Termin möge bekannt gegeben werden. Die Jägerschaft kann mit uns gemeinsam antreten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dann denke ich, dass hier die überwiegende Meinung dahin geht, dass man den Teilbereich oder den Bereich Naturschutz noch einmal gesondert erörtert und diese Erörterung an einem gesonderten Tag, der noch öffentlich bekannt gemacht wird, dann auch fortsetzt.

Dann komme ich jetzt dazu, die noch verbliebenen Einwendungen zu erörtern. Da wäre als Erstes die AGL. - Ist Ihnen noch etwas eingefallen, Herr Kalliffe?

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Es war noch die Frage, wann. Gut, den genauen Termin können Sie heute noch nicht nennen. Das ist ganz klar.

Verhandlungsleiter Dierken:

Nein, den kann ich nicht nennen.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Geht das noch vor Weihnachten, oder muss das ins neue Jahr verschoben werden?

Verhandlungsleiter Dierken:

Das muss ins neue Jahr verschoben werden, denke ich, weil es auch noch gewisse Vorlaufzeiten der Bekanntmachung gibt. Ich denke, dass es ziemlich eng werden würde. Dahin geht meine Vermutung. Ich kann nicht sicher sagen, ob der Zeitrahmen noch passt. Ich gehe jetzt davon aus, dass es im neuen Jahr sein wird.

Kalliffe (Landkreis Lüneburg):

Klar, das müssen Sie dann entscheiden. Das mit der Terminierung ist sicherlich auch nicht einfach. Nur so im Hinblick auf ein weiteres zügiges Verfahren wäre es natürlich ganz sinnvoll, man könnte das noch vor Weihnachten hinkriegen. Deswegen wollte ich es noch einmal ansprechen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das wird geprüft, aber ich kann es nicht zusichern. - Frau Meier!

Meier (NABU, Landesverband Niedersachsen):

Noch eine Frage. Wenn der **nächste Termin** anberaumt wird, hielte ich es für sehr effektiv, wenn uns die **Unterlagen**, die bisher genannt worden sind, die **Ergänzungen**, die aufgrund unserer Einwendungen angeblich entstanden sind, **in vollständigem Umfang zugeschiedt** würden, damit wir uns darüber auch unterhalten können.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut, das habe ich auch aufgenommen. - Ich denke, dass wir jetzt mit der AGL fortfahren könnten, und dann mit dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände, Herrn Martens, und dass wir dann - für heute jedenfalls - durch wären.

(Zuruf von RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf))

- Herr Nebelsieck, ich habe Sie nicht verstanden. Ich habe nur gehört, dass Sie etwas gesagt haben.

(RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf): Wie wollen wir es mit Pausen handhaben? Eine kurze Vormittags- und eine kurze Nachmittagspause hielte ich für angezeigt!)

Ich bitte kurz um Ihre Einschätzung: Wie lange werden Sie für Ihre Stellungnahme oder für Ihre Darstellung brauchen?

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Herr Dierken, das wird im Wesentlichen davon abhängen, ob wir jetzt 26 Leitungen durchgehen, -

Verhandlungsleiter Dierken:

Nein.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

- die im Eigentum der AGL stehen. Wir wollen möglichst vermeiden, das zu tun. Insofern rechne ich - ohne dem

vorgreifen zu wollen - mit einer Viertelstunde, 20 Minuten. Wie wir jetzt bemerkt haben, sind es nicht mehr so viele Stellungnahmen und Einwendungen. Aus unserer Sicht wäre die Pause nicht nötig.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja. Es ist zwar eine Zumutung für alle. Wir haben gegen 14 Uhr wieder angefangen. Das ist jetzt drei Stunden her. Aber in Anbetracht der Tatsache, dass wir vielleicht noch eine halbe Stunde erörtern - Herr Martens hat signalisiert, dass es sich auch um einen kurzen Vortrag handeln könnte -, würde ich jetzt keine Pause machen, sondern zügig weiter erörtern. Es sind einige hier, die heute noch einen weiteren Weg haben. - Herr Kersandt oder die Kollegin Frau Kersten!

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Herr Dierken, ich würde anfangen, zunächst für die **AGL** zu sprechen. Das ist die Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH, eine hundertprozentige kommunale Gesellschaft, die für die Stadt Daseinsvorsorge erbringt im Bereich Abwasserbeseitigung, im Bereich Grün- und Gewässerpflege und Straßenerhaltung. Als solche hat die AGL, eine GmbH, nicht nur eine TÖB-Stellungnahme, sondern eine Einwendung erhoben. Das ist wichtig an dieser Stelle, weil sich die AGL hier durch das Vorhaben in ihren Rechten betroffen sieht. Dabei geht es darum, dass die AGL Eigentümerin von zahlreichen Leitungen ist, die wir in der Einwendung selbst und auch in einer Anlage zu dieser Einwendung im Einzelnen aufgeführt haben.

Der AGL geht es zum einen darum, dass **alle Leitungen vom Vorhabenträger in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt werden**, also den Unterlagen, die nachher auch planfestgestellt werden. Das heißt, es darf keine Leitung dort übersehen werden. Aus unserer Sicht ist das aber der Fall. Das wird Frau Kersten von der AGL noch weiter ausführen.

Ich hatte es schon angedeutet: Damit wir nicht alle Leitungen im Einzelnen durchgehen müssen, wäre uns daran gelegen, dass - und zwar außerhalb des Erörterungstermins, weil es unseres Erachtens kein Erörterungsgegenstand ist, sondern einfach eine notwendige Abstimmung - eine Abstimmung mit dem Vorhabenträger durchgeführt wird. Wir möchten da auch nicht mittelfristig oder langfristig vertröstet werden, sondern diese Abstimmung sollte sehr bald erfolgen. Wir bitten hier also um einen **Termin mit dem Vorhabenträger**, um die **Leitungen** und das, was hier im Raum steht, mit dem Vorhabenträger durchgehen zu können. Da geht es einmal darum, diese Leitungen zu sichern, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Zum anderen geht es darum, sicherzustellen, dass alle Leitungen zukünftig erreichbar sind, angefahren werden können, weil diese zum Beispiel instand gehalten werden müssen. Das ist der Punkt, zu dem Frau Kersten gleich noch etwas Genaueres sagen wird.

Der zweite Punkt, der uns in diesem Zusammenhang sehr wichtig ist, ist, dass die AGL die **Kostentragungspflicht** für den Bau und die Instandhaltung aller durch das Vorhaben betroffenen Leitungen beim Vorhabenträger sieht. Die AGL hat jährlich einen Etat von 1,25 Millionen € für Bau und Herstellung oder Instandhaltungsmaßnahmen an Leitungen zur Verfügung. Das wird finanziert aus den Abwassergebühren, die alle Bürger zu tragen haben. Es ist hier also keine Erhöhung möglich. Es ist ein feststehender Etat, der hier deutlich gesprengt werden würde, wenn der AGL die Kosten für die Sicherung oder die Unterhaltung von Leitungen auferlegt werden, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Das hat für die AGL also existenzbedrohende oder vernichtende Wirkung, wenn sie hier die Kostentragungslast treffen würde. Aus unserer Sicht trägt sie aber nicht die Kostenlast dafür, sondern die trägt der Vorhabenträger.

In dieser Weise hatte sich der Vorhabenträger auch in der Stellungnahme zu der Einwendung der AGL geäußert, und zwar sinngemäß so, dass die Kostentragung durch den Vorhabenträger dort zu erfolgen hat, wo keine Verträge bestehen. Das ist, soweit wir das überblicken können, bei allen Leitungen der Fall.

Auf der anderen Seite finden wir dann in dem vom Vorhabenträger nachgereichten Schreiben, um das wir gebeten hatten, weil wir festgestellt hatten, es sind nicht alle Leitungen betrachtet worden, dann die Formulierung: Wir widersprechen der Kostenübernahme. - Herr Matz, es ist Ihr Schreiben. Deshalb die Frage, wie das gemeint ist: Wir widersprechen der Kostenübernahme. - Was ist jetzt der Stand? Das würden wir gerne wissen. Aber vielleicht macht es Sinn, dass Frau Kersten erst die Ausführungen ergänzt, bevor Sie antworten.

Matz (Antragsteller):

Aber ein Punkt war ja die Kostentragung, also dieser Widerspruch, der sich da wohl aufgetan hat; den können wir vorweg aufgreifen. Die Aussage zur Kostentragung, die wir getroffen haben, stimmt, und die hat auch Bestand. In Ihrem Schreiben, das Sie uns haben zukommen lassen, haben Sie eine Anlage 1 beigelegt, die einen veränderten Text enthält, der nicht dem entspricht, was wir ausgelegt haben. Wenn Sie sich die Unterlagen selber noch einmal ansehen sollten, dann sehen Sie in den vorzusehenden Regelungen, dass Sie dort haargenau unseren Wortlaut übernommen haben, am Ende jedoch immer den Satz hineingeschrieben haben: Die Kosten trägt die Bundesrepublik Deutschland. - Damit entspricht das nicht unserem ausgelegten Stand der Unterlagen. Das ist der Punkt, dem ich im letzten Absatz meines Schreibens widersprochen habe, nicht unserer Aussage in der generellen Feststellungsunterlagen.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Wenn ich das richtig verstanden habe, dann sind wir uns in dem Punkt inhaltlich einig. Wir haben auch keine Vorlage verändert sozusagen, -

Matz (Antragsteller):

Liegt mir vor.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

- um den Anschein zu erwecken, dass die von Ihnen stammen würde. Vielmehr haben wir den Auszug aus dem, ich glaube, Bauwerksverzeichnis aufgegriffen und haben das als Forderung formuliert. Verstehen Sie das bitte als Forderung oder als Standpunkt der AGL, dass die Kosten hier der Vorhabenträger trägt.

Matz (Antragsteller):

Das ist aus der Unterlage, die Sie uns zur Verfügung gestellt haben, nicht ersichtlich. Wir haben inhaltlich darauf geantwortet, dass wir dem widersprechen. Von daher sind wir da pari. Unsere Aussage steht im Verfahren, und Ihre Aussage steht auch im Verfahren. Von daher ist alles so weit richtig.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Gut. Okay. Dann scheint ja in der Sache Einigkeit zu bestehen.

Matz (Antragsteller):

Nein. Wir sind nicht einig. Sie sagen, die Kosten trägt die Bundesrepublik. Wir sagen, die Kosten werden getragen entsprechend den geltenden Konzessionsverträgen oder, wenn keine vorliegen, dann aufgrund gesonderter Regelungen. Wir haben nicht formuliert, dass die Bundesrepublik Deutschland die Kosten trägt.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Dann muss ich da noch einmal nachfragen: Was heißt „aufgrund gesonderter Regelungen“?

Matz (Antragsteller):

Es muss jetzt ganz einfach geprüft werden: Was haben wir für Leitungen? Wo ist tatsächlich was zu tun? Was für Kosten werden tatsächlich ausgelöst? Gibt es bereits Vereinbarungen, Konzessionsverträge, Nachfolgeregelungen oder Sonstiges, die das decken bzw. das Handeln vorgeben? Ansonsten greift sicherlich das Prinzip des Verursachers.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Das sehe ich auch so. Wir hatten aber zugleich darauf hingewiesen, dass es solche Verträge nicht gibt. Das hätte dann die Folge, die Sie zum Schluss genannt haben, das heißt, es greift das Verursacherprinzip. Wann haben Sie die Prüfung abgeschlossen, ob solche Verträge vorliegen, die unseres Erachtens gerade nicht vorliegen?

Matz (Antragsteller):

Wie gesagt, die Ausführungen, die wir getroffen haben, haben auch über das Planfeststellungsverfahren hinaus Bestand. Wir haben auch noch einmal formuliert, dass wir im Zuge der Ausführung prüfen werden, was für Kosten tatsächlich entstehen, welche Betroffenheit tatsächlich ausgelöst wird, was man vielleicht sogar noch optimieren

kann, damit vielleicht auch Betroffenheiten ausbleiben, und dass dann eben die Kosten besprochen werden und entsprechend gehandelt wird.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Dann nehmen wir das erst einmal so zur Kenntnis, und ich würde dann an Frau Kersten übergeben.

Kersten (AGL GmbH):

Danke schön. - Vielleicht direkt dazu noch eine Frage: Wer ermittelt die Kosten?

Matz (Antragsteller):

Ermitteln werden wir sie sicherlich selber. Ich denke nicht, dass Sie das machen möchten. Wir werden also die Kosten ermitteln. Wir werden auch im Gespräch mit Ihnen dazu korrespondieren, dass wir uns einig sind, worum es da eigentlich geht. Wir müssen Ideen austauschen, wie die Vorgehensweise dann tatsächlich aussieht. Sie haben da Erfahrung. Wir haben da Erfahrung. Und dann muss ein Konsens gefunden werden.

Kersten (AGL GmbH):

Gut. - Dann vielleicht zu meiner Aufgabe. Ich habe sämtliche Leitungen bei Ihnen eingereicht, über 26 Stück, wie Herr Dr. Kersandt angedeutet hat. Ich habe vor gefühlten 14 Tagen die Antwort bekommen und fühle mich nicht komplett berücksichtigt. Ich habe den Abstimmungsbedarf, die Bestandsunterlagen und auch die technische Vorgehensweise im Detail mit Ihnen abzustimmen. Ich denke, dass wir das machen sollten, bevor der Plan festgestellt wird. Sie verweisen auf eine Ausführungsplanung. Die würde nach der Planfeststellung stattfinden.

Matz (Antragsteller):

Wenn wir eine Leitung vergessen haben sollten, dann können wir das natürlich jederzeit nachholen. Wir können auch darüber sprechen. Vielleicht hat sich in der Zwischenzeit sowieso schon wieder etwas verändert. Das kann ich jetzt nicht beurteilen, so wie ich hier sitze. Das wird dann natürlich auch nachgepflegt, gar keine Frage.

Kersten (AGL GmbH):

Ich habe heute gelernt, dass unsere Einwendung sicherlich eine Planänderung hervorruft, die nicht verfahrensrelevant ist, sondern eher verfahrensneutral. Trotzdem will ich, dass das **Gespräch** in unserem Haus oder **mit unserem Haus vor Planfeststellung stattfindet**.

Matz (Antragsteller):

Dem können wir zustimmen.

RA Dr. Kersandt (Hansestadt Lüneburg):

Das hat auch den Vorteil, dass dann im Ergebnis des Gespräches darüber entschieden werden kann, inwieweit sich so eine Einwendung erledigt, sodass darüber dann im Planfeststellungsbeschluss auch nicht mehr entschieden werden muss. Deshalb noch einmal unsere Bitte, hier mit einem Terminvorschlag auf die AGL zuzukommen, bevor der Planfeststellungsbeschluss ergeht. Wir

haben ja jetzt auch noch ein Zeitfenster, das sich durch den Termin für die Umwelt- und Naturschutzverbände geöffnet hat, um eine Abstimmung vorzunehmen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Kersandt. Ich gehe davon aus, dass dieser Punkt erledigt ist. - Dann rufe ich noch Herrn Martens auf.

Martens (Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal):

Ich vertrete hier im Namen des Beregnungsverbandes Elbe-Seitenkanal den Beregnungsverband Wendisch Evern, einen Mitgliedsverband bei uns, eine Körperschaft des öffentlichen Rechts.

Wir haben umfangreiche Stellungnahmen, Einwendungen zu dem Planfeststellungsverfahren hier vorgebracht. Die Erwiderung des Vorhabenträgers geht auch auf die meisten von uns vorgebrachten Punkte ein. Insofern erklären wir uns damit auch einverstanden.

Ein Punkt ist jedenfalls aber noch zu klären und aus unserer Sicht nicht ausreichend gewürdigt. Das ist das Problem der **Ablösung der Verbandslasten** auf den Flächen, die aus den Verbandsunternehmen des Beregnungsverbandes Wendisch Evern im Bereich der Anbindung der B 216 an die A 39 herausfallen. Auf diesen Flächen, die relativ groß sind, liegen diverse Verbandslasten, die durch den Vorhabenträger abgelöst werden müssen. Es ist pauschal gesagt worden, das soll im Rahmen der Grunderwerbstätigkeit erfolgen. Es ist aber so, dass das Lasten des Verbandes und nicht der betroffenen Grundeigentümer sind, sodass diese Geschichte mit dem Verband zu verhandeln ist. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Martens. - Möchte jemand von Ihnen dazu etwas sagen?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Bei der Thematik geht es ja darum, dass durch das Autobahnvorhaben in das vorhandene Wasserleitungs- und sonstige Beregnungssystem und -netz eingegriffen wird und dort Anpassungs- und Anschlussmaßnahmen durchzuführen sind, damit das System in der modifizierten Form weiter funktioniert. Das ist Planungsaufgabe. Dieser Planungsaufgabe hat sich der Vorhabenträger auch gestellt und hat das im Wege notwendiger Folgemaßnahmen in der Planung als Anpassung vorgesehen. Insofern bewältigt die Planung die Probleme, die sie an dem Beregnungssystem auslöst.

Sie haben in der Einwendung im Wesentlichen noch zusätzlich einen monetären Gesichtspunkt, so einen Geldgesichtspunkt, angesprochen und haben gesagt, dass für die Flächen, die dann letztlich aus Ihrem Beregnungs- und Verbandsgebiet herausfallen, weil dort nichts mehr gemacht werden muss, eine Ablöse zu zahlen sei oder aber letztlich eine Art Neuerschließung oder eine Art Neuzuschnitt des Beregnungsgebietes erfolgen solle. So haben wir das verstanden.

Für den ersten Bereich, für diese Anpassungsmaßnahmen, gibt es, soweit ich das erkennen kann, Konsens. Das funktioniert weiterhin.

Für den zweiten Bereich kann es sein, dass insoweit - deswegen sprechen Sie es wahrscheinlich auch an - vielleicht eine Meinungsverschiedenheit gegeben ist. Soweit durch diese Planung Eigentümerinteressen von Landwirten betroffen werden - das ist auch der Text der Erwiderung -, wird mit den betroffenen Landwirten bei den Grunderwerbsverhandlungen zu sprechen sein, inwieweit da Erschwernisse oder sonstige Nachteile, die gegebenenfalls im Rahmen von Entschädigungsverhandlungen dort zu begleichen sind, zu bezahlen sind. Das ist ja ein Thema, das nicht in der Planfeststellung eine Rolle spielt, sondern gesondert im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen dann zu besprechen ist. Insofern ist das heute hier kein Thema.

Für Ihre Forderung sehen wir, ehrlich gesagt, keine Rechtsgrundlage, auf der hier solche Ablösebeträge seitens des Vorhabenträgers an Ihre Körperschaften entrichtet werden sollen. Da können wir gerne diskutieren. Wir können dort keine Rechtsgrundlage erkennen, auch keine Rechtspflicht des Vorhabenträgers für Flächen, die mangels Funktion oder für die Ihnen als Körperschaft des öffentlichen Rechts obliegende Aufgabe der Beregnung von solchen Flächen obsolet werden, hier Entschädigungen zu bezahlen. Es ist ja rechtlich so, dass diese Verpflichtung - die Verpflichtung, dieses zu dulden, ist ja gegen die Landwirte oder dritte Grundstückseigentümer gerichtet - als öffentlich-rechtliche Last auf den Grundstücken lastet, ohne dass sie als Dienstbarkeit oder in sonstiger Weise dinglich ins Grundbuch einzutragen wäre. Das ist also einfach eine gesetzliche, aus dem Wasserverbandsgesetz abgeleitete, kraft Gesetzes wirkende Beschränkung des privaten Grundeigentums.

Wenn jetzt insoweit kein Erfordernis mehr besteht, dieses Grundstück in der Weise zu belasten, zu nutzen, dann entfällt insoweit diese öffentlich-rechtliche Last ebenfalls kraft Gesetzes, weil keine Duldungspflicht mehr besteht. Das Grundstück wird gleichsam frei. Das Wasserverbandsgesetz enthält keine Regelung, die, gegen Dritte gerichtet, hier Ablöse- oder sonstige Entschädigungszahlungen vorsieht, sondern es ist wohl nach unserem Verständnis des Wasserverbandsgesetzes so, dass Sie als entsprechende Körperschaften schlicht die Ihnen obliegende Aufgabe und Pflicht haben, sich im Rahmen letztlich Ihrer gesetzlichen Verpflichtungen und im Rahmen Ihrer Satzung mit dieser angepassten Situation auseinanderzusetzen und eben dann das Beregnungssystem gegebenenfalls, soweit erforderlich, entsprechend anzupassen.

Die Straßenplanung kann letztlich diese Planungskonzeption, die gegebenenfalls über das hinausgeht, was hier das Vorhaben durch Anpassungsmaßnahmen und Anschlussmaßnahmen regelt, nicht bewältigen. Deswegen können wir gleichsam nicht Ihre Aufgabe übernehmen und das neu zuschneiden oder neu erschließen,

sondern wir regeln das Notwendige. Insoweit würden wir letztlich, falls dann dort die notwendigen Maßnahmen aus Ihrer Aufgabenwahrnehmungssicht nicht ausreichen sollten, Ihnen das überlassen, dort Ihre Aufgaben zu erfüllen.

Martens (Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal):

Herr Dr. Geiger, ganz kurz als Erwiderung: Das Wasserverbandsgesetz regelt in der Tat ganz dezidiert, dass durch die Entlassung von Flächen aus einem Verbandsunternehmen den anderen im Verband Beteiligten keine Nachteile entstehen dürfen. Wenn wir aus einem Verband eine Fläche von 50 ha entlassen und sich damit die Grundkosten des Verbandes nicht mehr auf 500 ha, sondern nur noch auf 450 ha verteilen, dann ist das eine Mehrbelastung für die übrigen Flächen. Genau nach diesem Schema funktioniert das auch mit der Ablösung der Beitragslasten. Das ist der Punkt, den wir hier angesprochen haben. Dazu gibt es auch im Wasserverbandsgesetz und in den da dranhängenden Rechtsauffassungen entsprechende Aussagen. Aber das sollten wir dann noch einmal entsprechend dezidiert auseinandearbeiten. In dem Punkt müssen wir auf jeden Fall noch eine Lösung finden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Martens. Wir werden das **Wasserverbandsgesetz** noch einmal daraufhin **prüfen**, welche **Rechtsgrundlagen für eine solche Ablösezahlung** zur Verfügung stehen könnten. Ich weiß, dass es da in § 24 eine Rechtsgrundlage für die Aufsichtsbehörde gibt - das ist der Landkreis -, irgendwelche Maßnahmen zu treffen. Das scheint mir nicht ganz zu passen. Aber, wie gesagt, ich lasse es an dieser Stelle einmal offen. Wir prüfen auf jeden Fall, was das WVG an dieser Stelle hergibt.

Vielen Dank. - Bitte!

Kruse (Beregnungsverband Wendisch Evern):

Mein Name ist Kruse vom Beregnungsverband Wendisch Evern. - Ich hätte auch noch eine Sache zu erzählen. Mir gefällt noch nicht so ganz, dass unsere **Pumpstation** durch die neue Trassenführung von den landwirtschaftlichen Flächen abgeschnitten wird. Das finde ich mehr als ungünstig. Es ist durchaus auch ein Gefahrenpunkt für die Trasse, weil die gesamte Wasserversorgung unter der Autobahn entlangläuft. Deswegen möchte ich noch einmal betonen, dass wir es begrüßen würden, wenn die Pumpstation außerhalb der Trasse verlegt würde. Das wäre überhaupt kein Problem. Es sind keine Flächen mehr nördlich der Trasse, sondern alle sind südlich davon. Nur unsere Pumpstation befindet sich nördlich der Trasse. Das ist so, als wenn Sie mir das Herz herausreißen und auf das Nachbargrundstück schmeißen. Irgendwie passt das nicht zusammen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank. - Herr Matz oder Herr Brodehl, können Sie dazu noch kurz etwas sagen?

Brodehl (Antragsteller):

Die Zuwegung zur Pumpenstation ist nach wie vor gegeben - im Prinzip über die gleiche Streckenverbindung. Die Strecke wird ein klein wenig länger. Das kann ich einmal kurz zeigen.

(Folie)

Die Pumpenstation liegt ja hier oben. Die Apfelallee - das ist etwas schlecht zu sehen - geht hier einmal durch und wird hier auch wieder verbunden. Das heißt, nach dem Bau des ersten Abschnitts sind im Prinzip alle Wegeverbindungen wie bisher noch erhalten. Es gibt einen geringen Umweg aufgrund des hier verlegten Wirtschaftsweges, der hier durch die Anschlussstelle geschnitten wird.

Kruse (Beregnungsverband Wendisch Evern):

Dem kann ich so nicht zustimmen. Die Zuwegung der meisten Landwirte erfolgt über den Elbe-Seitenkanal, und dieser Weg wird dichtgemacht. Ich bin die Strecke einmal abgefahren. Wenn ich über Hagen und über die Apfelallee fahre, dann sind das jetzt 40 % Umweg. Wenn dieser ganze Kreiselkram gebaut wird, dann sind es sicherlich 50 bis 60 % Umweg.

Brodehl (Antragsteller):

Im ersten Abschnitt wird der Weg am Elbe-Seitenkanal nicht dichtgemacht.

Kruse (Beregnungsverband Wendisch Evern):

Aber im zweiten.

Brodehl (Antragsteller):

Das erörtern wir aber hier heute nicht, sondern wir sind im ersten Abschnitt. Da endet der Bau an dieser Stelle.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Nebelsieck!

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Danke schön. - Ich würde gerne einen Antrag stellen und ein paar Anregungen für das weitere Verfahren geben.

Als **Antrag** möchte ich gerne formulieren, dass mir elektronisch alle Planänderungsanträge des Vorhabenträgers und alle Ergebnisuntersuchungen, die der Vorhabenträger nach der öffentlichen Auslage der Planunterlagen an die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde übermittelt hat, elektronisch zur Verfügung gestellt werden.

Dazu möchte ich ergänzend ausführen: Wir haben das verschiedentlich heute diskutiert, und wir haben gelernt, dass aktualisierte Verkehrsuntersuchungen ins Internet eingestellt worden sind, aber nicht in das Verfahren eingebracht worden sind, dass eine Änderung von Herrn Kollegen Dr. Geiger als nicht wesentliche und neutrale Änderung angesehen wurde, die zu keinen neuen Beteiligungspflichten etc. führt. Da scheint mir doch

ein grundsätzlicher Fehler und ein Missverständnis vorzuliegen.

Ich glaube, es sind zwei verschiedene Punkte, ob man Änderungen in der Planung und auch der zugrunde liegenden Untersuchungen als Abwägungsmaterial in das Verfahren auch förmlich einbringen muss, wovon ich überzeugt bin, oder ob es sich um Änderungen handelt, die zugleich und zusätzlich noch erneute Beteiligungspflichten oder neue Umweltverbandsbeteiligungspflichten oder neue UVP-Pflichten und Änderungspflichten auslösen. Dort haben wir natürlich die von Herrn Dr. Geiger vorhin angedeuteten Vorschriften, etwa des § 76 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, der danach differenziert, ob es eine wesentliche Änderung ist oder ob Rechte Dritter erstmalig oder weitergehend in Anspruch genommen werden.

Wir haben zusätzlich im Bundesnaturschutzgesetz Vorschriften, die sagen, wann Umweltverbände erneut zu beteiligen sind, wenn es neue naturschutzfachliche Untersuchungen oder neue Eingriffe in Natur und Landschaft durch eine Planänderung gibt. Wir haben schließlich im UVPG die Anforderung, wann man bei einer Planänderung erneut die Öffentlichkeit mit geänderten UVP-Unterlagen zu beteiligen hat.

Das alles ist doch aber zu unterscheiden von der Frage, ob man verschiedene Untersuchungen förmlich in ein Verfahren einbringt und entsprechend als Planänderung auch geänderte Untersuchungen überhaupt erst einmal förmlich in das Verfahren hineinträgt. Da haben wir den ganzen Tag über unter verschiedenen Gesichtspunkten gehört, dass das alles nicht erforderlich sei, dass es so etwas aber gäbe. Die von mir vorhin schon beantragte Übergabe dieser ergänzenden Untersuchungen zur Verhältnismäßigkeit von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nur ein Beispiel dafür.

Da will ich übrigens daran erinnern, dass ich beantragt habe, dass man mir die Unterlage möglichst heute zur Verfügung stellt, damit wir uns auf die folgenden Erörterungstage wenigstens ein bisschen vorbereiten können und nicht das Wissensdefizit auf unserer Seite noch größer ist. Ich habe bislang - das will ich nur sagen - noch keine ergänzende Tabelle von Ihnen bekommen. Ich gehe davon aus, dass ein Vorhabenträger Ihrer Personal- und Materialstärke es schaffen kann, eine solche Tabelle zu kopieren und mir zu geben. Ich möchte also darum bitten, dass das heute noch passiert, dass wir das wenigstens hinbekommen.

Ganz allgemein aber jedenfalls der Antrag, mir alle solche Unterlagen elektronisch zur Verfügung zu stellen, damit wir wissen, was überhaupt der aktuelle Stand dieses Verfahrens ist. Ich halte es für unerträglich, dass das alles auf informellen Wegen und ohne Beteiligung geschieht, überhaupt nur Verfahrensanstöße in das Verfahren eben nicht eingebracht werden.

Dann will ich anregen, die neuen Termine, die hier diskutiert worden sind, im wahrsten Sinne nicht als Ein-

zeltermine zu machen, zu denen die anderen wiederum keinen Zugang haben. Auch das ist vorhin schon andiskutiert worden, sowohl im Kontext dieses Extratermins der Stadt Lüneburg als auch gerade eben im Kontext der Frage nach einem gesonderten Naturschutzverbandstermin. Meine Rechtsauffassung ist die, dass es nur *einen* Erörterungstermin gibt, egal, wie viele Tage es sind, und egal, wie viele thematische Sonderzuordnungen wir tatsächlich machen.

Deswegen bin ich der Überzeugung, dass es zwar zulässig ist, für die Stadt Lüneburg einen Termin zu machen, der besonders die Themen der Stadt Lüneburg angeht. Sicherlich ist es auch zulässig, einen Termin zu machen, an dem zusammenhängend Naturschutzbelange diskutiert werden. Für rechtlich unzulässig halte ich es hingegen, solche Termine unter Ausschluss der übrigen Einwenderschaft zu formulieren und nur ganz bestimmte Betroffenengruppen zu diesem Sondertermin einzuladen. Ich bin also der Auffassung, dass man es zwar so machen kann, dass es die einen mehr interessiert und die anderen weniger, sodass man sich freihändig entscheiden kann, hinzugehen oder nicht, aber nicht so, diese Ladung außerhalb der Öffentlichkeit und dieser betroffenen Öffentlichkeit zumindest vorzunehmen.

Daher möchte ich zur Vermeidung von Verfahrensfehlern dringend anregen, sowohl den **Sondertermin der Stadt Lüneburg öffentlich bekannt zu machen** als auch diesen **Extratermin zu Naturschutzthemen**, den wir eben andiskutiert haben, sodass dort wiederum jeder kommen kann, den diese Themen inhaltlich interessieren.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Nebelsieck. Diese Anträge nehme ich gerne mit. Sie sind protokolliert. - Ob der Vorhabenträger jetzt noch in der Lage ist, eine Kopie der geforderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, das vermag ich nicht zu beantworten. - Herr Willcox!

Willcox (BUND):

Zwei Punkte an zwei Leute, zum einen zu dem, was Herr Nebelsieck gerade gesagt hat. Mein Vorschlag hinsichtlich eines weiteren Termins war genau so gemeint, dass es eine Fortsetzung des Erörterungstermins sein sollte.

Verhandlungsleiter Dierken:

So war es gemeint.

Willcox (BUND):

Nur, um irgendwelchen Missverständnissen vorzubeugen.

Die Frage, weswegen ich mich eigentlich gemeldet habe, ist an Herrn Martens gerichtet und auch an den Vertreter des Beregnungsverbandes. Es geht um die Frage der Entsorgung des Abwassers im Bereich des letzten Abschnitts der A 39, wo dieses Wasser in den Elbe-Seitenkanal geleitet werden soll. Da hatten wir an-

geregt, dass dieses Wasser doch eventuell der Feldbe-
regnung zugänglich gemacht werden sollte. Frage an die
Beregner in diesem Sinne, an die Beregner dieses Be-
regnungswassers, ob es von denen auch entsprechend
so getragen wird, und dass man dieses eventuell weiter-
verfolgt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Martens, das war eine Frage an Sie, wenn ich das
richtig verstanden habe.

Martens (Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal):

Wir sind natürlich nicht Abwasser- oder Oberflächenwas-
serbeseitigungspflichtiger in diesem Bereich; das ist gar
nicht unser Part. Die Beregner allgemein nehmen natür-
lich gerne zusätzliches Wasser, was ihnen bereitgestellt
wird. Aber bei dem Oberflächenwasser von Straßenflä-
chen ist das für uns immer ein zweischneidiges Schwert.
Von daher ist es eigentlich bislang kein Thema gewesen
und wird für uns in dem Bereich zumindest auch kein
Thema sein.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Ich sehe, wir neigen uns dem Ende zu.
Herr Schulz noch und Frau Niemann. Frau Niemann, ich
hatte Sie jetzt mehrfach nicht beachtet. Aber Sie dürfen
gleich noch mal.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Herr Dierken, die Hansestadt Lüneburg vertritt auch die
Lüneburger Stiftungen. Ich habe die Bitte: Können wir
die Stiftungsthemen am Donnerstag mit erörtern? Sind
Sie damit einverstanden?

Verhandlungsleiter Dierken:

Das habe ich jetzt akustisch nicht verstanden.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Die Hansestadt Lüneburg vertritt auch die Lüneburger
Stiftungen. Sind Sie damit einverstanden, wenn die The-
men, die Stiftungen betreffend, auch am Donnerstag mit
besprochen werden?

Verhandlungsleiter Dierken:

Was hat denn die Stiftung vorgetragen?

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Aspekte, die Grundstücke der Stiftungen betreffend und
die Nutzung der Stiftungsflächen. - Nun haben wir damit
angefangen.

Es geht darum, dass nach dem Niedersächsischen
Enteignungsgesetz Stiftungen nicht so ohne Weiteres
entschädigt werden dürfen; vielmehr gilt dort eine speziel-
le Gesetzgebung, nämlich das Stiftungsgesetz, und das
Stiftungsrecht ist übergeordnet. Wir **bitten darum, das
im Planfeststellungsbeschluss explizit festzuschrei-
ben**. Grundstücksverhandlungen mit den Stiftungen sind
anders zu werten als übrige Grundstücksverhandlungen
nach dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz.

Herr Dierken, entschuldigen Sie bitte, Herr Birko woll-
te dazu gerne noch ein paar Sätze sagen.

RA Dr. Birko (Hansestadt Lüneburg):

Es geht im Wesentlichen darum, dass es Grundstücke
gibt, die im Eigentum von zwei Stiftungen stehen, öffent-
lich-rechtliche Stiftungen, die kommunale Aufgaben erfül-
len. Die Grundstücksflächen, die dauerhaft für die Bau-
maßnahmen in Anspruch genommen werden sollen - ich
meine, überwiegend für Ausgleichsmaßnahmen -, sind
Stiftungsgrundvermögen und sichern den Stiftungszweck
ab. Also, die Erträge aus diesen Grundstücken im Wege
der Verpachtung, Vermietung sind durch den Stiftungsakt
dazu da, den Stiftungszweck zu erreichen. Dieser Be-
stand darf nach dem Niedersächsischen Stiftungsgesetz
- das gilt auch für öffentlich-rechtliche bzw. kommunale
Stiftungen - nicht geschmälert werden.

Deswegen ist es keine Alternative, bei der Inan-
spruchnahme dieser Stiftungsgrundstücke eine Entschä-
digung zu zahlen und diese Frage auf das Entschädi-
gungsverfahren zu verlagern, ganz grundsätzlich, weil
diese Grundstücke eine ganz feste gesetzlich vorgege-
bene Funktionsbindung haben. Das mag ein spezielles
Problem sein. Es gibt - das ist ja auch in den Einwändun-
gen drin - im Niedersächsischen Enteignungsgesetz die
Möglichkeit, durch Ersatzland zu entschädigen. Allerdings
muss dieses Ersatzland so beschaffen sein, dass die
Stiftung ihren Zweck weiter erfüllen kann. Außerdem
steht es im freien oder im beliebigen, im billigen Ermes-
sen der Enteignungsbehörde, in Ersatzland zu entschä-
digen. Das ist vor dem Hintergrund dessen, dass der
Stiftungszweck weiterhin erreicht werden muss und dass
der Bestand des Stiftungsgrundvermögens ungeschmä-
lert erhalten bleiben muss, nicht ausreichend. Das ist der
Hintergrund der Einwendungen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. - Der Vortrag zu dieser Stiftung - -

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Das brauchen wir dann am Donnerstag nicht mehr zu
machen, nein.

Verhandlungsleiter Dierken:

Bitte?

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Das brauchen wir am Donnerstag nicht mehr zu machen.
Das haben wir jetzt gemacht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Alles klar.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Ich weiß jetzt nicht, ob der Vorhabenträger dazu noch
etwas zu sagen hat.

Verhandlungsleiter Dierken:

Also, das ist eine relativ exotische Materie. Ich weiß nicht,
ob Sie da auf Anhieb eine Antwort haben. Ich müsste das

auch näher prüfen. Das muss ich einräumen, dass mir das so auf Anhieb nicht geläufig ist.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Das Schöne ist ja, man lernt nie aus. - Die Rechtsfrage wird sein: Was hat hier Vorrang, das Fernstraßenrecht und die darin geregelten Enteignungsmaßgaben, die ja dann wieder auch in die Landesenteignungsgesetze hineinverweisen, oder haben wir eine Modifikation aus dem Stiftungsrecht heraus? Das kann ich im Moment nicht beurteilen. Das müssen wir prüfen.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Wir meinen, bei der Planfeststellung muss berücksichtigt werden, dass diese Grundstücke eine ganz spezielle Funktionsbindung haben. Da gibt es auch in der Rechtsprechung vergleichbare Fälle, in denen schon auf der Ebene der Planfeststellung, also nicht der Verschiebung ins Enteignungsverfahren, sozusagen Regelungen getroffen werden, die eine Ersatzlandbeschaffung absichern. Es wurden ja von den Stiftungen Ersatzgrundstücke vorgeschlagen, die im Eigentum des Bundes stehen. Insofern gibt es da eine gewisse Realisierbarkeit, das so zu regeln, auf welchem Weg auch immer. Aber das müsste wirklich geregelt sein. Eine Entschädigung in Geld ist sozusagen ein Verstoß gegen das Stiftungsrecht Niedersachsen.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Das haben wir schon verstanden, dass Sie kein Geld wollen. Das muss man prüfen. Bei Landwirten ist es ja auch häufig so, dass sie keine Entschädigung haben wollen. Wenn sie existenzgefährdet sind, dann wollen sie Existenzland. Man kann sie aber trotzdem, eben wenn es nicht vorhanden ist, auf Geldentschädigung verweisen. Das müssten wir prüfen, inwieweit hier Stiftungen besser gestellt sind als Landwirte. Ich weiß es nicht.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Das war der erste Punkt. - Der zweite Punkt ist: Wann haben Sie wo am Donnerstag vor, mit der Hansestadt Lüneburg zu erörtern?

Verhandlungsleiter Dierken:

Das ist Ihnen eigentlich auch bekannt. Sie haben ein entsprechendes Schreiben bekommen.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Da steht drin: voraussichtlich Regierungsvertretung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, das ist richtig. Das ist das Behördenzentrum Auf der Hude.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Und dann unten im Besprechungsraum?

Verhandlungsleiter Dierken:

Das müsste der große Besprechungsraum sein.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Danke. - Ist die digitale Technik da auch gegeben?

Verhandlungsleiter Dierken:

Davon gehe ich aus. Ich bin in der Räumlichkeit nicht wirklich zu Hause. Aber der Vorhabenträger bestätigt das.

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dann danke ich an dieser Stelle. Ich gehe davon aus, dass wir für heute mit der Erörterung fertig sind. - Nein. Frau Niemann, jetzt habe ich Sie schon wieder vergessen. Einmal ganz kurz noch.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Es geht grundsätzlich darum, dass die **Gemeinde Altenmedingen** sich seit fast zehn Jahren dagegen ausspricht, diese Autobahn zu bauen. Das hat sie mehrfach eingewandt. Schon zum Zeitpunkt des Raumordnungsverfahrens, immer wenn Beteiligung möglich war, ist diese Information von uns weitergegeben und in Stellungnahmen verifiziert worden. So auch hier. Wir schließen uns ausdrücklich der Stellungnahme sowohl der Gemeinde Barendorf als auch der Samtgemeinde an; denn auch für die Gemeinde Altenmedingen bildet diese Trassenwahl- und -festlegung jetzt im Abschnitt 1 einen Zwangspunkt. An uns geht es dann in keiner Form vorbei, und unsere Gemeinde fühlt sich in ihren Rechten, die sie hat, entsprechend belastet. Das könnten wir noch lange diskutieren; das habe ich verstanden. Ich will es auch nicht weiter ausführen.

Unser Anwalt, Herr Nebelsieck, hat mehrfach ausgeführt, dass dieser Termin für Lüneburg öffentlich sein sollte. Dazu hätten wir logischerweise auch vielleicht geladen werden können. Haben Sie vor, diesen Termin durchzuführen, oder nicht? Denn dann würden wir gerne Beteiligte aussenden. Uns fehlt es dann allerdings an der Ladungsfrist, weil wir es vielleicht nicht so kurzfristig umsetzen können. Es ist die Frage, wie Sie jetzt entscheiden. Da wir hier erörtern, hoffe ich, dass Sie jetzt noch kurzfristig eine Entscheidung finden, oder eben das Ganze auf die Schiene bringen, wie es für den Naturschutz und die Jagdgenossenschaften geschehen ist, dass das dann Anfang nächsten Jahres stattfindet. Das wäre mein **Antrag** an dieser Stelle für die Gemeinde Altenmedingen, die da sehr interessiert ist und immer beteiligt war. Das können Ihnen die Kollegen ganz sicher bestätigen, die mich alle bald schon persönlich kennen.

Nicht zufriedenstellend ist aus Sicht der Gemeinde und auch anderer Verfahrensträger, dass auf viele allgemeine Einwände meines Erachtens eine sehr unzureichende Aussage getroffen wird. Wir haben verschiedene Sachen eingewandt, die heute hier noch nicht ausdrücklich Thema waren, die aber doch die sehr landwirtschaftlich geprägten Gemeinden im Anschluss an Lüneburg

betreffen, wo es dann immer nur heißt: Es betrifft nicht unseren Abschnitt; ist heute hier nicht entscheidend. - Es gibt aber einige Aspekte, die aus unserer Sicht durchaus die Umsetzung dieses Großprojektes verhindern und die in keiner Weise in irgendeiner Form in der Erörterung gewürdigt werden. Das bemängeln wir an dieser Stelle ausdrücklich. Dazu kann ich sagen: Nutzen-Kosten-Verhältnis. Naturschutz kommt ja dann noch; da würde ich das dann auf jeden Fall auch noch einmal ausführen. Aber all diese Sachen der grundsätzlichen Infragestellung sind überhaupt nicht diskutiert und nur mit einem Satz: „ist hier nicht zutreffend“ abgebugelt worden, was uns auf keinen Fall reichen wird. Entsprechende weitere rechtliche Schritte kündigen wir damit dann heute auch schon an.

Das war alles, was Altenmedingen an dieser Stelle zu sagen hat. Ich durfte das stellvertretend für den Bürgermeister machen, der heute leider noch andere Termine hatte, und damit beauftragt er dann seinen Rat. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Dann schließe ich für heute diesen Erörterungstermin zu der - -

(Zuruf: Was ist mit Donnerstag?)

- Was ist mit Donnerstag? - Also, für eine Einladung ist es sicherlich etwas kurzfristig. Ich denke, dass es zulässig ist, dass man über Detailfragen mit Gebietskörperschaften gesondert erörtert, zumal auch die Rechtsprechung davon ausgeht, dass die Einwander einen Anspruch darauf haben, ihre Einwendungen mit dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde zu erörtern, nicht aber auch mit allen anderen TÖBs - so jedenfalls die Rechtsprechung.

Ich gehe davon aus, dass in dem Termin - so war jedenfalls die Absicht - die Punkte zum Tragen kommen, die wirklich von örtlicher Begrenztheit sind und die deswegen nicht zwingend erfordern, dass das ganze Einwanderpublikum dann auch dabei ist.

Herr Moßmann hat angeregt, diesen Termin auch für die Öffentlichkeit zuzulassen. Damit habe ich kein Problem. Aber der Termin wird erst einmal so stattfinden.

Meier (NABU, Landesverband Niedersachsen):

Wenn Sie sagen, der Termin kann ruhig öffentlich sein: Wie erfährt denn die Öffentlichkeit davon? Wir haben ja auch erst heute davon erfahren. Es kann ja durchaus noch sein, dass eine ganze Reihe von Naturschützern auch gerne zuhören würde, wenn ich höre, Flächen sind direkt betroffen, die eventuell anders kompensiert werden sollen. Das sind ja auch Fragen, die den Naturschutz interessieren.

Verhandlungsleiter Dierken:

Die Fragen, die den Naturschutz interessieren, werden selbstverständlich an dem Termin, an dem der heutige fortgesetzt wird, erörtert werden.

Meier (NABU, Landesverband Niedersachsen):

Bekommen wir die Flächenangaben, welche Stiftungsflächen betroffen sind, in welcher Größe?

Schulz (Hansestadt Lüneburg):

Es geht um relativ kleine Flächen, zum Teil um 10-m²-Flächen. Es gibt hier keine großen wertvollen Naturschutzflächen. Das einfach einmal so als Hinweis. Es werden 10 m² einer größeren Fläche in Anspruch genommen.

RA Nebelsieck (Dachverband „keine A 39“/Gemeinde Barendorf):

Verfahrensrechtlich möchte ich nur an Folgendes erinnern: Ich habe vorhin meine Rechtsauffassung mitgeteilt, was die Mischung aus Einzelterminen und „Öffentlichkeit“ innerhalb der Einwandergruppen angeht. Schleswig-Holstein praktiziert dazu ja seit vielen Jahren einen Sonderweg. Dieser Sonderweg ist auch von der Planfeststellungsbehörde und der Leitung in Hannover verschiedentlich am Rande von Tagungen extrem kritisch diskutiert worden, und alle sind eigentlich der von mir diskutierten Rechtsauffassung beigetreten - außer Schleswig-Holstein, die das seit vielen Jahren anders machen, nämlich mit Einzelterminen. Das wird nach meinem Kenntnisstand bundesweit im Fachplanungsrecht als kritisch angesehen. Deswegen würde ich zur Vermeidung von Verfahrensfehlern dringend anregen, dass Sie das wirklich noch einmal überdenken.

Wenn wir jetzt ohne Ladungsfrist einen Termin am Donnerstag haben - die Ladungsfrist ist ja kurz, aber wir kriegen es trotzdem nicht mehr hin - und deswegen von Teilbereichen der Erörterung, an denen man nach meiner Rechtsauffassung zumindest teilhaben darf, der Rest der Einwander ausgeschlossen ist, würde ich das als problematisch erachten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank noch einmal für den Hinweis. Ich nehme das zur Kenntnis. Ich kann das jetzt an dieser Stelle nicht entscheiden. Ich werde es aber kurzfristig im Laufe des morgigen Tages machen. - Bitte!

Sost (Jagdgenossenschaft Hohnstorf):

Sost von der Jagdgenossenschaft Hohnstorf. - Ich möchte nur **vorsorglich beantragen**, dass ich teilnehmen darf. Spricht etwas dagegen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Auch dazu hören Sie morgen etwas. Dazu brauche ich aber noch Ihre Daten. Haben Sie eine Karte oder so etwas?

Gut. Wie gesagt, dann steht die Entscheidung noch aus, wie mit dem Termin am 28. verfahren wird. Im Übrigen sind wir heute durch.

Zu Protokoll möchte ich noch nehmen, dass Herrn Nebelsieck zwei Dokumente ausgehändigt worden sind, die sich mit der Tabelle zur Verhältnismäßigkeit oder Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes befassen.

Dann schlieÙe ich hiermit die Veranstaltung. Morgen geht es für die privaten Einwender hier um 10 Uhr weiter.
- Vielen Dank.

(Beifall)

Ende des 1. Verhandlungstages: 17.34 Uhr.

Verhandlungsleiter

Protokollführerin