

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)

2. Verhandlungstag - 26. November 2013

in Lüneburg

Tagesordnung:

Seite:

Allgemeines

Begrüßung und Einführung	1
Vorstellung des Vorhabens	2

Erörterung - Postleitzahlbereich 21337

1. Planrechtfertigung, Abschnittsbildung, Varianten	6
2. Eigentum, Flächeninanspruchnahme, Entschädigung, Wertminderung	17
3. Immissionen:	
Lärm	27
Luftschadstoffe	37
Erschütterungen	40
4. Baustellenbetrieb: Beeinträchtigung durch Erd- und Bauarbeiten, Baustellenverkehre	42
5. Naherholungsfunktionen, Wohnumfeldfunktion	46

Anträge	7, 39, 43, 50
---------	---------------

(Beginn: 10.03 Uhr)

Verhandlungsleiter Dierken:

Einen schönen guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie zum zweiten Tag des Erörterungstermins zur A 39. Wir setzen den gestern begonnenen Erörterungstermin heute mit der Erörterung der privaten Einwendungen fort. Ich sehe einige Gesichter, die gestern schon anwesend waren, und einige neue.

Ich möchte mich und die Planfeststellungsbehörde auf jeden Fall kurz vorstellen: Zu meiner Linken sitzt Herr Brooks, mein juristischer Kollege und Vertreter, der heute Nachmittag einen Teil der Verhandlung leiten wird. Zu meiner Rechten sitzt Herr Professor Kaiser, unser naturschutzfachlicher Sachverständiger; neben ihm Herr Soltau, der verfahrensführende Sachbearbeiter bei der Planfeststellungsbehörde. Außen sitzt Frau Famulla, die ein stenografisches Wortprotokoll führt, wie das gestern auch schon der Fall war. Dazu sage ich gleich noch etwas. Mein Name ist Heiner Dierken. Ich führe heute hier durch die Verhandlung.

An dieser Stelle gibt es immer Hinweise zur Öffentlichkeit bzw. Nichtöffentlichkeit des Termins. Im Gesetz steht, dass diese mündliche Verhandlung nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz nichtöffentlich ist. Aber gestern war schon die Presse da, und sie hat sich auch für heute angekündigt, unter anderem mit einem Kamerteam, das etwa ab 11.30 Uhr erscheinen wird, um hier Aufnahmen fürs Fernsehen zu machen.

Ich frage an dieser Stelle, ob jemand etwas dagegen hat, dass insoweit die Öffentlichkeit hergestellt wird, insbesondere die Presse anwesend ist. Wenn jemand von den Beteiligten etwas dagegen hat, dann muss die Presse draußen bleiben - sagen wir einmal so -, oder es muss eine Lösung gefunden werden, mit der alle leben können. Wenn niemand etwas dagegen hat, dann lasse ich jetzt schon die Öffentlichkeit insoweit zu. Das kann bedeuten, dass hier Aufnahmen, Fotos und Fernsehaufnahmen gemacht werden. - Gut. Es hat niemand etwas dagegen. Das begrüße ich auch.

Zum Organisatorischen heute: Es wird wieder ein stenografisches Wortprotokoll geben. Daher spreche ich auch in dieses Mikrofon; denn alle Wortbeiträge werden mitgeschnitten. Ich möchte Sie bitten, dass Sie, wenn Sie Ihre Einwendungen vortragen, die wir hier erörtern sollen, auch in das Mikrofon sprechen. Ganz wichtig für das Protokoll: Nennen Sie zuerst Ihren Namen, auch mehrfach, damit das ordentlich protokolliert werden kann. Gegebenenfalls frage ich dann auch noch einmal nach. Das mag etwas anstrengend sein, ist aber leider unerlässlich.

Zum Ablauf des Erörterungstermins haben wir gewisse Vorkehrungen getroffen. In der öffentlichen Bekanntmachung haben wir für heute schon angekündigt, dass die Belange erörtert werden, die sich auf den Trassenbereich erstrecken. Das heißt, die trassennahen Anwohner kommen hier heute in erster Linie zu Wort. Das dürfte

zum großen Teil den Bereich Moorfeld betreffen. Auf jeden Fall haben wir das mit dem Postleitzahlenbereich 21337 eingegrenzt. Möglicherweise gibt es hier, wohlge-merkt in Abschnitt 1, andere trassennahe Bereiche, die zur Sprache kommen können.

Daneben sehen wir eine inhaltliche Strukturierung vor. Am Eingang haben Sie - davon gehe ich einmal aus - alle eine Tagesordnung erhalten, die für heute fünf Blöcke vorsieht, für die wir jeweils einen bestimmten Zeitraum vorsehen. Für diejenigen, die gerade keine Tagesordnung haben, trage ich das noch einmal kurz vor.

Wir fangen mit dem an, was auch am Anfang jeder Prüfung in einem Planfeststellungsbeschluss steht, nämlich der Planrechtfertigung. In diesem Kontext sind auch Abschnittsbildung und Varianten zu diskutieren.

Es geht dann weiter mit dem Bereich Eigentum, Flächeninanspruchnahme sowie Entschädigung und Wertminderung. Das ist alles das, was damit zu tun hat, dass Leute in ihren Grundstücken betroffen sind und etwas für die Autobahn hergeben sollen.

Es geht weiter mit dem ebenso wichtigen Bereich Immissionen. Darunter sind Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen zu fassen.

Ich sehe gerade, dass es in der Tagesordnung zweimal „3.“ gibt. Der nächste Punkt müsste der vierte sein. Das ist der Baustellenbetrieb. Hier wird diskutiert, welche Beeinträchtigungen durch Baustellenverkehre zu erwarten sind. Wenn das Punkt 4 ist, dann haben wir insgesamt sechs Punkte.

An fünfter Stelle stehen die Naherholungsfunktionen und die Wohnumfeldfunktion - etwas weichere Themen; sagen wir einmal so.

Zum Schluss kommt dann das, was bisher nicht erörtert worden ist, also die sonstigen Belange, die durchaus von Gewicht sein können. Aber in Anbetracht der Vielzahl der eingegangenen Einwendungen haben wir nicht jeden Belang in der Tagesordnung unterbringen können. Das müssen wir dann unter „Sonstiges“ erörtern.

Wie gesagt, zu Wort kommen heute die Trassenanwohner mit dem, was sie in dem Anhörungsverfahren schon eingewendet haben.

Sofern Sie Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben haben, die heute - aus welchem Grund auch immer - nicht erörtert werden können oder nicht erörtert werden, bleiben sie für das schriftliche Verfahren auf jeden Fall bestehen. Also, die Einwendungen fallen dann nicht weg, sondern werden auf jeden Fall von uns geprüft. Sollten wir heute nicht fertig werden - das Ende ist für 15.30 Uhr vorgesehen -, dann werden wir das morgen fortsetzen. Morgen ist Erörterungstermin, dritter Tag, Beginn auch um 10 Uhr. Da werden wir all das besprechen, wozu wir heute nicht mehr kommen. Sollten wir auch morgen nicht fertig werden, wovon ich erst einmal nicht ausgehe, besteht die Möglichkeit, dass wir nach vorheriger Bekanntmachung auch diesen Termin fortsetzen, und zwar dann im Jahr 2014.

An dieser Stelle kurz eine Information für die Stadt Lüneburg. Es war zunächst vereinbart, einen Detailtermin mit der Stadt Lüneburg durchzuführen, um Probleme zu erörtern, die ureigenste Probleme der Stadt sind und weniger raumgreifend sind als das, was heute hier wahrscheinlich vorgetragen wird. Dieser Termin findet nun nicht statt, sondern wird auch in einem öffentlichen Rahmen im neuen Jahr stattfinden.

Der Erörterungstermin - das habe ich gestern schon gesagt - dient der Aufklärung und der Beseitigung von Bedenken. Er dient aber auch uns, der Planfeststellungsbehörde, dazu, dass wir ein umfangreiches Bild von der Einwendungslage und von der Tatsachengrundlage bekommen.

Bevor der Vorhabenträger das Vorhaben kurz vorstellt - 20 Minuten -, bitte ich Frau Padberg oder Herrn Möller, kurz ihre Mannschaft vorzustellen.

Haben Sie eine Verständnisfrage? - Bitte!

Hempel (Einwenderin):

Guten Morgen! Mein Name ist Gudrun Hempel. Ich bin betroffene Anwohnerin, habe auch Einwände eingebracht. - Meine Verständnisfrage geht dahin: Sie sagten, die Einwände, die nicht abgehandelt werden, bleiben bestehen. Wir haben ja die Post bekommen. Darin ist eine Erwiderung des Vorhabenträgers. Das hat aber keine rechtliche Relevanz, wenn ich Sie richtig verstanden habe.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das dient zunächst einmal der Erläuterung des Vorhabens und stellt die Sichtweise des Vorhabenträgers zu Ihrem Problem dar. Das ist noch nicht in Stein gemeißelt; sagen wir einmal so. Das hat insofern keine rechtliche Verbindlichkeit, weil das nicht Bestandteil des Beschlusses ist. Aber etwaige Fragen dieser Art können wir nachher erörtern.

Hempel (Einwenderin):

Okay, danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich möchte jetzt erst einmal den Vorhabenträger bitten, sich und dann das Vorhaben vorzustellen. - Vielen Dank.

Möller (Antragsteller):

Schönen guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Mein Name ist Dirk Möller. Ich bin der Leiter des Regionalen Geschäftsbereiches Lüneburg, und ich darf Sie im Namen des Vorhabenträgers recht herzlich zum heutigen Erörterungstermin begrüßen.

Wir möchten Ihnen heute zur Einführung in das Thema zunächst kurz das Vorhaben, wie von Herrn Dierken erläutert, vorstellen. Wir haben uns hier heute mit einer doch zahlreich vertretenen Mannschaft eingefunden. Ich möchte Ihnen kurz einmal die beteiligten Personen vonseiten des Vorhabenträgers vorstellen.

Ich darf Ihnen zunächst Frau Padberg als Projektleiterin A 39 vorstellen; dann Herrn Brodehl als Teilprojektleiter und Projektkoordinator A 39; Herrn Matz als zuständigen Abschnittsleiter für den hier behandelten Abschnitt 1; dann Herrn Schlattmann, der zuständig ist für die umweltfachlichen Untersuchungen; Frau Görlich, zuständig für den Bereich des Grunderwerbs, und Herrn Recklies, ebenfalls zuständig für den Bereich des Grunderwerbs.

Zur maßgeblichen Unterstützung bei diesem Projekt haben wir Fachplaner und eine Rechtsberatung eingeschaltet. Da möchte ich damit beginnen, Ihnen Herrn Dr. Geiger vorzustellen; dann Herrn Tobeschat, der zuständig ist für die Objektplanung; Herrn Borkenhagen, ebenfalls für den Bereich der umweltfachlichen Untersuchungen zuständig; Herrn Kluge, der im Rahmen der A 39 ein Vernetzungskonzept erstellt hat; Herrn Meyer, der zuständig ist im Bereich 1 für den Immissionsschutz bzw. die Immissionsuntersuchungen; Herrn Dr. Plate für die faunistischen Untersuchungen; Herrn Kossmann für die Verkehrsuntersuchung; Herrn Sandt als Baugrundgutachter und Herrn Düring, zuständig für die Luftschadstoffuntersuchung. - So weit zur Vorstellung der hier beteiligten Personen.

(Folie)

Herr Matz hat jetzt einmal die Gesamtmaßnahme A 39 präsentiert. Sie sehen die Gesamtmaßnahme, bestehend aus sieben Autobahnabschnitten plus den beiden Abschnitten der B 190 n. Die meisten von Ihnen wissen, dass das Verfahren bzw. die Planung schon seit einigen Jahren von uns betrieben wird. Grundlage für diese Planung ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Diese Maßnahme ist im Vordringlichen Bedarf als Gesamtmaßnahme zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Daraus ist auch unser gesetzlicher Planungsauftrag abgeleitet, um diese Maßnahme zu beplanen.

Das Verfahren - seit mehreren Jahren - hat zunächst das Raumordnungsverfahren durchlaufen mit einer Vorzugsvariante, die durch die Raumordnungsbehörde bestätigt worden ist und dann letztendlich in einem verwaltungsinternen Verfahren vom Bundesministerium für Verkehr in Berlin ebenfalls im Linienbestimmungsverfahren für die Gesamtlinie der A 39 festgelegt wurde.

Heute nun befassen wir uns im Rahmen der Erörterung mit dem Abschnitt 1 hier im Stadtgebiet Lüneburg. Herr Matz wird Ihnen zunächst einen Überblick zum Abschnitt 1 geben. - Vielen Dank.

Matz (Antragsteller):

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich möchte Ihnen heute die **A 39 im Abschnitt 1 überblickshalber noch einmal kurz vorstellen**. Ich gehe davon aus, dass alle mit der Thematik vertraut sind. Ich möchte trotzdem einmal darstellen, worüber wir heute im Detail sprechen wollen.

(Folie)

Der Abschnitt 1 beginnt im Bereich der Anschlussstelle Nord bzw. der L 216, anschließend an die heute vorhandene A 39, vorherige A 250, und verläuft dann grundlegend entlang der Trasse der heutigen B 4, der sogenannten Ostumgehung, und verlässt im Bereich der zukünftig geplanten Anschlussstelle B 4 die Trasse der B 4, um dann in Richtung Osten abzuschwenken und hier in diesem Bereich das Abschnittsende zu finden.

(Folie)

Die Planung der A 39 oder des Verkehrsweges an sich basiert auf Verkehrsuntersuchungen. Die Verkehrsuntersuchungen habe ich hier einmal zusammengestellt. Da ist zu sehen, was da alles tatsächlich enthalten ist. Wir haben die Straßenverkehrszählung 2005, die amtliche Verkehrszählung 2005, verwendet und dann die Fortschreibung 2010 nachgepflegt, um damit erst einmal die Datengrundlage zu haben. Gleichzeitig sind natürlich weiterführende Untersuchungen bzw. Erhebungen im Landesnetz eingeflossen, und das bestehende Verkehrsmodell der Stadt Lüneburg hat Verwendung gefunden. Nichtsdestotrotz ist auch die Verflechtungsprognose 2025 des BMVBS als Prognosehorizont entsprechend verwendet worden.

(Folie)

Im Ergebnis stellt es sich so dar, dass Verkehrsmengen ermittelt werden. Wir haben hier in der Tabelle dargestellt, in welchen Teilbereichen welche Verkehrsmengen zu erwarten sind, also die Kfz über den Tag verteilt, Schwerverkehr, und dann die Schwerverkehrsanteile in Prozent ausgerechnet. Sehr schön zu erkennen ist hier, dass zwischen der Anschlussstelle Nord, L 216, und der Anschlussstelle B 209, also Adendorfer Bereich, der meiste Verkehr zu erwarten ist und dass dann im Mittelbereich bis zur neuen Anschlussstelle B 4 dann eine homogene Verkehrsmenge zu erwarten ist. Schließlich ist in dem Bereich, in dem wir die heutige Trasse der B 4 verlassen und die A 39 in eine eigene Lage verschwenken, eine Belastung von around about 34.000 Fahrzeugen zu erwarten.

(Folie)

Auf Basis dieser Daten, die man in so einer Verkehrsuntersuchung ermittelt, wird dann der Querschnitt dimensioniert. Da gibt es diverse Richtlinien und Vorgaben, die zu beachten sind. Darauf gehe ich jetzt im Einzelnen nicht ein. Im Ergebnis ist unter 4.4 im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlage dargestellt, wie die Querschnittswahl begründet ist und was herauskam. In diesem Fall ist es für die A 39 der sogenannte RQ 31, ein vierstreifiger Autobahnquerschnitt, der für die gesamte A 39 grundlegend vorgesehen ist.

(Folie)

Im Abschnitt 1 stellt sich eine kleine Besonderheit dar, was die Querschnittswahl angeht. Ich habe hier einmal den Ausschnitt des RQ 31 der Planfeststellungsunterlage dargestellt, die Sie eingesehen haben. Da ist der RQ 31 grundlegend abgebildet; hier ist es noch etwas detaillier-

ter dargestellt. Grundlegend ist es der RQ 31, mit der Besonderheit, dass im Bereich der Bankette - also die Nebenbereiche hier links und rechts - eine Verbreiterung um 1 m vorgesehen ist. Das heißt, das Bankett wird nicht 1,50 m oder 1 m ausgeführt, sondern 1 m breiter.

(Folie)

Ich möchte das einmal anhand einer schematischen Darstellung zeigen, damit wir sehen, wo da eigentlich der große Unterschied ist. Das ist schematisch der RQ 31, und das ist der RQ 31 mit einem 1 m breiteren Bankettstreifen auf der jeweiligen Seite.

Hintergrund dieses Handelns ist, eine Möglichkeit zu erhalten, den Querschnitt entsprechend zu erweitern, das heißt, sofern der Bedarf in der Zukunft erkennbar ist, einen fünften bzw. sechsten Streifen zu ergänzen.

Die Strecke, auf der dieser Sonderquerschnitt - so möchte ich ihn jetzt einmal nennen - Anwendung finden wird, ist einmal die vom Bereich Anschlussstelle Nord, also L 216, bis zur zukünftigen Anschlussstelle B 4.

(Folie)

In dieser Darstellung sehen Sie einmal die erste Hälfte des Abschnitts 1. Sie sehen in Grau dargestellt im Bestand die heutige B 4 in ihrem Verlauf und dann überblendet einmal die Planung der A 39. Daran ist noch einmal zu erkennen, dass sie grundlegend die Trasse der heutigen B 4 aufnimmt, in Teilbereichen - beispielsweise werden in Anschlussbereichen Rampen neu ausgebildet - an den neuen Funktionen einer Autobahn orientierend. Wir werden Entwässerungseinrichtungen erneuern bzw. neu errichten, wie beispielsweise die Regenrückhaltebecken, die wir hier in den Planunterlagen sehen.

(Folie)

Es wird neue Schallschutzeinrichtungen geben, also aktive Schallschutzmaßnahmen, die wir hier schematisch als Strichdarstellung dargestellt haben. Wir haben den Lärmschutztunnel im Bereich Moorfeld, der heute sicherlich auch noch einmal im Detail besprochen wird. Wir haben aktive Lärmschutzanlagen, Erbstorfer Landstraße, und wir haben in diesem Bereich, also hinter der Ilmenau-Bücke, den Beginn des offenporigen Asphalts.

(Folien)

Jetzt haben wir in den Bereich Moorfeld ein wenig hineingezoomt. Wir haben hier ein paar Visualisierungen aufgearbeitet - einigen von Ihnen wird es sicherlich aus dem vergangenen Jahr schon bekannt sein -, wo wir Vorher-Nachher-Situationen darstellen. Also, hier sind wir nördlich des Bereiches Moorfeld. In diesem Bereich verläuft heute die B 4 mit dem Straßenbegleitgrün und den anschließenden Verwallungen. Zukünftig sieht die Situation ähnlich aus. Auch hier sieht man schön die aktiven Schallschutzanlagen, die sich dann kurz vor dem Tunnelportal entwickeln.

(Zuruf: Sehr schön!)

Es ist natürlich ein bisschen Grünbewuchs vorhanden. Hier ist noch einmal die Planung ohne Bestandsbewuchs zu sehen. Das ist hier der Lärmschutzwall in diesem Bereich, und hier hinten erstreckt sich daraus die aktive Lärmschutzwand.

(Zuruf: Dazu habe ich noch eine Anmerkung!)

- Das können wir gleich danach machen. Ich denke, dass das im Zuge der Erörterung gleich stattfinden wird. Dann können wir darüber gern im Detail sprechen.

(Folien)

Noch einmal ein Blick aus der anderen Richtung, also aus der Richtung Gerhart-Hauptmann-Straße. Da sehen wir heute den Wall mit dem Begleitgrün bzw. mit dem Bestandsgehölz. Da wird es zukünftig einen Damm geben, der sich am Tunnelbauwerk erstreckt. Auch da sehen wir Vorher-Nachher-Bilder. Wir haben also auch da weiterhin eine Ansicht an eine Böschung, die wie auch immer gestaltet wird. Also, die Planung ist jetzt nicht so, dass der Baum genau an dieser Stelle steht, sondern es wird dann eine Gestaltung geben. Hier befindet sich - das sieht man jetzt bei der Beamerdarstellung sehr schlecht - die Rampe, wo wir dann den Fuß- und Radweg entsprechend hinüberführen. Es ist in diesem Bereich heute ähnlich gestaltet, wo man hier rechts abbiegt und über die Brücke geht.

(Folie)

Hier sehen Sie eine Darstellung des Tunnelportals. Heute haben wir an der Erbstorfer Landstraße das Brückenbauwerk mit der aktiven Wand hier oben drauf und dann der Anschlussstellensituation in diesem Bereich, wo Sie dann Richtung Uelzen fahren können. Zukünftig wird da das südliche Tunnelportal sein, auch mit der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße, das neue Brückenbauwerk Erbstorfer Landstraße. Die Fahrbeziehungen an der Anschlussstelle werden - mit leicht veränderten Geometrien - so wie heute sein.

(Folie)

Hier ist noch einmal ein Vorher-Nachher-Bild zu sehen. Das ist der Bereich, wo wir auf der linken Seite die Bahnstrecke haben. Da wird es zukünftig noch ein Regenrückhaltebecken geben, das hier dargestellt worden ist. Das Brückenbauwerk über die Bahn wird so ertüchtigt und ausgestattet, dass es den neuen Aufgaben gerecht wird.

(Folie)

Das ist das Modell, das wir Ihnen vergangenes Jahr schon in der Universität gezeigt haben. Das wollte ich noch einmal kurz zeigen. Wir haben es also dabei und können damit sicherlich die eine oder andere Frage im Detail erläutern. Wir werden uns auch angucken können, wo wir uns im Raum befinden und wie sich die Geometrien darstellen. Das nur einmal als Hinweis, dass wir das

wieder dabei haben und sicherlich einige Detailfragen damit beantworten können.

(Film)

Dann haben wir das Video dabei. Das möchte ich Ihnen einmal zeigen, damit Sie sehen, wie sich die neue A 39 in diesem Bereich Richtung Süden aus Sicht des Fahrers darstellt. Wir sind jetzt hier am nördlichen Tunnelportal. Hier können Sie einmal aus Sicht des Fahrers die neu geplanten aktiven Lärmschutzanlagen sehen. Sie sehen die links und rechts angrenzenden Lärmschutzanlagen, also die Wände, die hier am nördlichen Tunnelportal als transparente Variante ausgebildet worden sind. Das ist der Eingang des Tunnels. Ich weiß, jetzt wird es ein bisschen dunkel, aber viel ist im Moment auch nicht zu sehen. Von daher warten wir einmal in diesem Bereich den Ausfädelungsbereich ab. Hier kommen wir wieder runter zur Erbstorfer Landstraße auf der rechten Seite. Man sieht ein bisschen weiter die neuen Lärmschutzwände, die wir vorgesehen haben und die das Wohngebiet entsprechend schützen.

Hier ist der Bereich, in dem drei Fahrstreifen dargestellt sind. Das ist aber keine Sechsstreifigkeit, wie sie bis jetzt immer im Raum stand, sondern hier handelt es sich um einen Verflechtungsfahrstreifen. Wir haben im Bereich der A 39, Abschnitt 1, ja die Aufgabe gehabt, zu prüfen, wie sich der Verkehr entwickelt. Wir haben eine sehr hohe Anschlussstellendichte. Gerade in diesem Bereich ist der Verflechtungsprozess das größte Problem zur Herstellung eines angemessenen Verkehrsflusses. Als Maßnahme dafür ist dieser zusätzliche Verflechtungsstreifen vorgesehen. Das ist auf der anderen Seite auch so. Er dient dazu, den Verflechtungsprozess ein wenig zu entzerren.

(Folie)

Jetzt bin ich in den zweiten Bereich, in Abschnitt 1, Teil 2, wenn man so möchte, in den Übersichtslageplan 2 gerutscht. Hier befindet sich die heutige B 4, die in diesem Bereich verläuft, und hier hinten die B 216, grau dargestellt, als Bestand. Hier sehen Sie den zukünftigen Trassenverlauf der A 39. Man sieht an dieser Stelle sehr schön, dass wir im Bereich der Anschlussstelle B 4 die Trasse der heutigen B 4 verlassen, hier Richtung Osten verschwenken und hier das Planungsende bzw. den Abschnitt 2 finden.

Damit verbunden ist die Verlegung der B 216, da die Geometrie des bestehenden Verkehrsweges entsprechend angepasst werden muss. Damit ist dieser Verschwenk entsprechend begründet.

An dieser Stelle ist noch einmal zu erwähnen, dass die entsprechenden Entwässerungseinrichtungen ergänzt werden bzw. neu geplant werden. Auch Anschlussstellen usw., Knotenpunkte sind hier neu vorgesehen. Alles ist entsprechend den neuen Erfordernissen dimensioniert bzw. geplant.

(Folie)

An dieser Stelle auch noch der Hinweis, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen wir in diesem Bereich vorsehen. Wir haben hier linienhaft die Wälle und Gabionen- bzw. Wandkombinationen dargestellt, die vorgesehen sind, um die Wohnbebauung entsprechend zu schützen. Hier haben wir das Ende des offenporigen Asphalts. Also im Bereich Anschlussstelle B 4 wird es den offenporigen Asphalt dann im weiteren Verlauf erst einmal nicht geben.

(Folie)

Ergänzend noch zwei Darstellungen, einmal aus dem Bereich Fuchsweg, vorher, nachher. Wir haben hier diesen Erdwall, der auch zukünftig ein Erdwall sein wird; hier ist ein bisschen Grün mit drin. Ansonsten ist hier noch einmal die Wandkombination zu sehen, die oben draufsteht. Oder von der anderen Seite: Das ist hier der Kreisverkehr, wo Sie Richtung Schützenplatz fahren bzw. hier über die Brücke in Richtung Bundeswehrgelände. In diesem Bereich wird es die neuen Schallschutzanlagen geben - das ist in dem Bild sehr schön zu sehen -, die die angrenzende Wohnbebauung vor Lärm schützen soll.

(Folie)

Abschließend noch ein kurzer Überblick über die naturschutzfachlichen Themen, die wir im Abschnitt 1 abhandeln müssen. Wir haben dort einmal tabellarisch zusammengefasst, welche Eingriffsgrößen wir mit der Planung bzw. mit der Umsetzung der Maßnahme A 39 insgesamt erzeugen. Das sind die hier dargestellten ca. 95 ha. Wir haben hier überblickshalber dargestellt, welche Maßnahmenarten wir aufgrund dieses Eingriffs vorsehen, das heißt, Vermeidung, Kompensation usw. Wir haben einmal kurz gegenübergestellt, wie der Kompensationsbedarf aussieht und wie der Maßnahmenumfang in den einzelnen Bezugsräumen abgearbeitet worden ist. Man sieht, dass der Maßnahmenumfang, den wir planen, größer ist als der Kompensationsumfang und damit das Verhältnis entsprechend stimmt.

Das war die Einführung seitens des Vorhabenträgers zur Maßnahme an sich. - Vielen Dank. Ich gebe an die Planfeststellungsbehörde ab.

(Zuruf: Was sind Vermeidungsmaßnahmen?)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz, für diese Vorstellung. - Bevor wir zur inhaltlichen Erörterung der Einwendungen kommen, können noch Verständnisfragen zu diesem Vortrag geäußert werden. - Bitte!

Hempel (Einwender):

Mein Name ist Hempel. Ich komme aus dem Bereich Moorfeld. - Bei Ihrem Vortrag stellen Sie die Westvariante des Lärmschutzes, westlich der Umgehung als neu dar. Das ist nicht korrekt. Die ist bereits vorhanden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Entschuldigung, Herr Hempel, wenn ich an dieser Stelle kurz eingreifen darf. - Wir haben, wie ich eingangs erläuterte,

eine bestimmte Themenreihenfolge vorgesehen. Wir wollten beginnen mit der Erörterung der etwas allgemein vorgeschalteten Themen wie Planrechtfertigung, Abschnitte, Varianten. Wenn das in dieses Thema passt - ich hatte gerade den Eindruck, das ist nicht der Fall -, dann kann das so vorgetragen werden. Aber ich bitte doch darum, dass diese Reihenfolge eingehalten wird, damit wir am Ende überhaupt wissen, was wir schon behandelt haben und was nicht.

(Zuruf)

- Noch einmal ganz kurz: Ist das jetzt auch zum Thema Planrechtfertigung, Abschnittsbildung?

(Dr. Kracht (NABU Lüneburg): Das war eine reine Verständnisfrage: Was ist eine Vermeidungsmaßnahme als Ausgleich?)

- Okay, Verständnisfragen können geäußert werden. Ich wiederhole die Frage: Was ist eine Vermeidungsmaßnahme? - Herr Schlattmann - oder wer mag dazu vortragen?

Schlattmann (Antragsteller):

Guten Morgen! - Herr Kracht, diese Tabelle hat lediglich eine Übersicht gegeben, welche Maßnahmen wir in Gänze vorsehen. Dass es Vermeidungsmaßnahmen gibt, ist Ihnen ja bekannt. Diese dienen natürlich nicht als Ausgleich oder als Ersatz, sondern sie vermeiden den Eingriff oder sorgen dafür, dass der Eingriff gemindert wird. Das geschieht zum Beispiel dadurch, dass wir bestimmte Bauwerke derart aufweiten, dass der Eingriff, der entstehen würde, wenn man die Bauwerke nicht aufweitet, vermieden wird. Es gibt neben den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine ganze Reihe an Vermeidungsmaßnahmen, die in den Unterlagen benannt sind, die auch separat in der Unterlage 9.3 aufgeführt sind.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Kracht, reicht Ihnen das erst einmal?

(Dr. Kracht (NABU Lüneburg): Ja, das reicht erst einmal!)

- Gut. - Herr Pahl, auch eine Verständnisfrage?

(Pahl (Einwender): Ja!)

Bitte!

Pahl (Einwender):

Sie hatten ja freundlicher Weise gesagt, dass man Verständnisfragen stellen darf.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn irgendetwas an dem Vortrag unklar geblieben ist, beispielsweise die Frage: Was ist eine Vermeidungsmaßnahme?

Pahl (Einwender):

Genau. - Für mich ist die Frage, ob da oben von der Scheffelstraße ein Durchlass durch die Mauer an der Erbstorfer Landstraße vorgesehen ist, sodass die Be-

wohner im Bereich Scheffelstraße weiterhin zum Einkaufszentrum durchgehen können. Bei Ihnen, Herr Matz, ist die Linie durchgezogen. Ich hoffe aber, dass ein Loch da drin ist.

Die zweite Sache ist die: Ich befürchte, dass angenommen wird, dass man von der Scheffelstraße aus direkt auf den Deckel von dem Tunnel gehen kann. Das ist aber eine Privatstraße. Wir möchten ganz gerne, dass da keiner raufgeht. Wir können das nicht richtig erkennen. Können Sie dazu bitte etwas zu sagen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Pahl, für diese Frage. - Ich möchte an dieser Stelle noch einmal richtigstellen, dass ich bezweifle, dass das eine reine Verständnisfrage war; denn Sie sagen schon, auf den Deckel soll keiner draufgehen, und wollen, dass die Wegeverbindung dort erhalten bleibt. Wir haben den Punkt „Wegeverbindungen“ hier nicht gesondert aufgeführt. Das könnte aber unter dem Punkt „Wohnumfeld“ oder „sonstige Belange“ erörtert werden.

Ausnahmsweise, Herr Matz, ganz kurz zu der Frage: Darf man auf den Deckel drauf, und wie ist es mit den Wegebeziehungen?

Matz (Antragsteller):

Auf den Deckel an sich darf man natürlich drauf. Grundsätzlich darf man da drauf; das ist kein Verbot. Das bezieht sich auf den Bereich, den ich kurz auf dem Lageplan darstellen möchte.

(Folie)

Wir haben eine Wegeverbindung vorgesehen. Das ist diese, die heute im Bestand schon vorhanden ist. Das ist dieses ausgekreuzte Brückenbauwerk und geht dann wieder Richtung Gerhart-Hauptmann-Straße die Böschung runter. Also, man darf den Deckel betreten.

Was die Scheffelstraße angeht - das ist hier unten der Bereich -, so gehe ich davon aus, dass Sie meinen, dass man von hier so hinübergehen kann. Das ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Wir haben hier einen entsprechenden Höhenunterschied drin. Das heißt, es ist nicht vorgesehen, da eine Wegeverbindung herzustellen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz. - Ich denke, das reicht auch.

Ich möchte jetzt mit dem **ersten Punkt** beginnen: Dazu gehören, wie gesagt, allgemeine Argumente gegen das Vorhaben, also die **Planrechtfertigung**, das heißt, Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Bedarf generell wird in Zweifel gezogen. Dazu gehört auch die Frage: Sind **Abschnitte** richtig gebildet? Was für **Varianten** hat der Vorhabenträger geprüft?

Hierzu möchte ich jetzt aufrufen. Wer hat etwas dazu zu sagen?

Pinz (Einwender):

Ich möchte eigentlich nur wissen, warum die Verkehrsbedarfsanalyse für 2025 gewählt wurde und nicht für die gesamte Abschreibungsdauer einer Autobahn, 30 Jahre, 40 Jahre. Warum das Jahr 2025?

Kossmann (Antragsteller):

Es gibt, was die Datengrundlagen für Verkehrsmodellbildung und auch für Strukturdaten und dergleichen angeht, derzeit den anerkannten Horizont 2025. Dieser Horizont steht seit etwa fünf Jahren und wird derzeit vom Bundesverkehrsministerium auf 2030 fortgeschrieben. Diese Daten liegen aber noch nicht vor. Die Grundlagendaten werden Anfang nächsten Jahres erwartet. Im Zuge der dann vorliegenden Daten ist vorgesehen, dass die Auswirkungen der neuen Prognose 2030 auf das Projekt noch einmal ermittelt werden. Derzeit gibt es für spätere Zeiträume als 2025 keine zuverlässigen Daten, auf deren Basis man diese Rechnung machen könnte.

Pinz (Einwender):

Es gibt also keine Berücksichtigung der demografischen Entwicklung. Bei einer Autobahn, die vielleicht 30 bis 50 Jahre Abschreibungsdauer hat, werden die vermutlich geringeren Bedarfe der Zukunft nicht berücksichtigt, sondern man nimmt die Bedarfe der Anfangszeit und nicht die der Gesamtzeit der Nutzung an.

Kossmann (Antragstellerin):

Es ist keine kleine Fortschreibung, sondern es gibt da eine sogenannte Verflechtungsprognose des Bundes, die Herr Matz schon angesprochen hat. Da wird mit sehr großem Aufwand geschaut, welche Beziehungen sich im Jahre 2025 auf der Basis der sich einstellenden Strukturdaten ergeben werden. Diese Verflechtungen sind in diesem Modell berücksichtigt und bilden das zurzeit aktuell mögliche Datenpotenzial, auf dem man aufbauen kann.

Pinz (Einwender):

Also eine kurzfristige Planung für eine Autobahn, die eigentlich für sehr langfristig ausgelegt sein sollte.

Kossmann (Antragstellerin):

Die ist nicht kurzfristig. Es sind noch zwölf Jahre. Sicherlich wird die Autobahn an sich länger halten. Das ist klar. Aber das ist halt von der Planung her der Zeitraum, der zurzeit möglich ist.

Pinz (Einwender):

Also ungefähr dann, wenn die Autobahn vollständig in Betrieb sein wird, und nicht die 30 bis 50 Jahre, die man als Abschreibung rechnen müsste.

Kossmann (Antragstellerin):

Müsste nicht, nein.

Pinz (Einwender):

Also, Energie wird weniger sein, die demografische Entwicklung wird geringer sein - das ist alles nicht berücksichtigt.

Kossmann (Antragstellerin):

Der aktuelle Stand ist berücksichtigt.

Pinz (Einwender):

Sagen Sie doch einfach: Es ist nicht berücksichtigt. Sie gehen von 2025 aus. Aber die Planung geht nicht in die Zukunft.

Kossmann (Antragstellerin):

Das ist Zukunft.

Pinz (Einwender):

Bis 2025 und nicht weiter. - Okay, danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Herr Hempel, ist das zu dem Thema Varianten, Planrechtfertigung? - Okay.

Hempel (Einwender):

Es geht um die Linienführung. Wir haben ja gestern schon über die Querung des Elbe-Seitenkanals diskutiert. Könnten Sie da einmal ein Bild zeigen?

(Folie)

Kai Benson hat dazu gestern vorgetragen. Er sprach den Flächenverbrauch an, und es wurde dargestellt, dass der Flächenverbrauch gleich ist. Aber die Südvariante, so wie sie hier vorgesehen ist, wird in der Elbe-Seitenkanal-Querung deutlich teurer, nach meinen Berechnungen um rund 75 %; denn bei der Nordquerung kann man die vorhandene Brücke nutzen. Es bräuchte nur für eine Fahrtrichtung eine weitere Querung erfolgen. Bei der Südvariante ist der Brückenkörper deutlich länger. Alles ergibt pauschal gerechnet rund 75 % Ersparnis bei der Nordvariante.

Ich bitte, den **Antrag** aufzunehmen, dass der Nordvariante aus Kostengründen der Vorzug zu geben ist. Es ist ja gestern besonders deutlich dargestellt worden, dass die hier berücksichtigt werden muss. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Hempel, für den Beitrag. - Wer möchte antworten? - Herr Brodehl, bitte!

Brodehl (Antragsteller):

Einmal zum Flächenverbrauch. Das hatten wir, wie Sie richtig gesagt haben, gestern auch schon angesprochen. Wir haben uns gestern Abend die Unterlagen noch einmal so weit angeguckt. Der Flächenverbrauch für die Neuversiegelung ist bei der linienbestimmten Variante und der Südvariante identisch. Das Rückbaupotenzial der Südvariante, die hier dargestellt ist, ist aber größer. Von daher ist in der Summe bei der Südvariante, die wir hier als Vorzugsvariante ausgewiesen haben, ein geringerer Flächenverbrauch auszuweisen und sie daher positiv.

Die Argumente, die Sie eben in Bezug auf das Brückenbauwerk vorgetragen haben, kann ich nicht nachvollziehen. Wir haben für die A 39 bei allen Varianten, die wir untersucht haben, natürlich ein neues Brückenbauwerk über den ESK. Es ist nicht nur eine Richtungsfahrbahn, die bei einer Variante irgendwie neu hergestellt werden müsste. Es gibt für die A 39 bei jeder Variante ein neues Bauwerk über den ESK. Die Bauwerkslängen sind unterschiedlich. Diese Aspekte sind aber auch in den Variantenvergleich mit eingeflossen und so dargestellt. Die Bauwerkslänge entwickelt sich natürlich maßgeblich aufgrund des Kreuzungswinkels. Das ist auch alles im Variantenvergleich, in der Unterlage 16, dargestellt worden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Brodehl. - Ich weise Sie an dieser Stelle kurz darauf hin, dass Sie gestern den Auftrag entgegengenommen haben, diese Variantendarstellung und auch die Bewertung der einzelnen Varianten noch einmal zu überprüfen, weil es da doch Unstimmigkeiten hinsichtlich der Rangfolge und im Hinblick darauf gab, wie diese Kriterien im Einzelnen zu bewerten waren.

Bitte!

Hoppe (Einwender):

Hoppe, Firma Pickenpack. Moin!

Verhandlungsleiter Dierken:

Moin, Herr Hoppe!

Hoppe (Einwender):

Ich habe grundsätzlich eine Frage. Es folgt gleich noch ein Antrag seitens unserer Firma. Bei dem Tunnel wird eine Durchführung mit 80 h/km erfolgen. Die Frage ist für mich: Jetzt gibt es da eine Bundesstraße, die vierspurig ausgeführt ist. Gibt es da nicht einen Engpass? Und, wenn ja, welchen Sinn hat dann diese Baumaßnahme überhaupt? Das ist eine Grundsatzfrage. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Hoppe. - Herr Matz antwortet.

Matz (Antragsteller):

Jetzt muss ich einmal sortieren. Was hat die Maßnahme als Grundsatz, oder warum gibt es sie überhaupt? - Da möchte ich einmal darauf verweisen - wie Herr Möller eingangs schon erwähnt hat -: Die Planungen der Maßnahme beruhen zuallererst auf dem Verkehrswegeplan in seiner fünften Fortschreibung. Das heißt, damit verbunden ist unser gesetzlicher Planungsauftrag, die A 39 hier im Abschnitt 1 zu planen. Es wurde der Bedarf für diese Maßnahme festgestellt. Das heißt, es wurde festgestellt, dass diese Maßnahme aufgrund der Verkehrsprognosen für die Zukunft erforderlich ist.

Der Tunnel ist als Lärmschutzanlage entwickelt worden im Zuge der schallschutztechnischen Berechnung für die Gesamtmaßnahme. Die Geschwindigkeitsreduzierung an der Stelle ist grundlegend damit begründet, dass sie

eben für das Tunnelbauwerk erforderlich ist. Aber ein Engpass oder eine Verengung der Fahrbahn oder Sonstiges ist an dieser Stelle nicht vorgesehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Hoppe, bitte!

Hoppe (Einwender):

Es tut mir wirklich leid. Wenn man solche Dinge plant und bei erhöhtem Verkehrsaufkommen einen Stau vor dem Tunnel erzeugt, obwohl man viele Millionen Euro einsparen würde, wenn man es einfach nur vierspurig durchführen würde, dann fehlt mir als Bürger - nicht als Firmenvertreter hier - wirklich das Verständnis. Tut mir leid.

Matz (Antragsteller):

Darauf möchte ich kurz antworten. Noch einmal an dieser Stelle: Es ist nicht geplant, und es wird auch so nicht eintreten, dass vor den Tunnelportalen Stauerscheinungen wegen des Tunnelbauwerkes auftreten. Die Geschwindigkeiten im Vorfeld sind ja auch schon geringer. Wir haben da ja schon Geschwindigkeitsreduzierungen. Es wird sich der Querschnitt im Bereich des Tunnelbauwerkes nicht verändern. Es wird also mit dieser Planung keine Stauerscheinung, kein Knackpunkt in irgendeiner Weise erzeugt werden, bzw. es ist nicht der Wille dazu erkennbar.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz. - Welchen Sinn der Tunnel hat, werden wir wahrscheinlich beim Punkt Immissionen noch näher behandeln. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Vielen Dank. - Ich habe zu der Planrechtfertigung einige Punkte anzusprechen. Zur Planrechtfertigung gehören der Bedarf und die Finanzierbarkeit. Deswegen meine Frage: Wir haben in den letzten Wochen in den Zeitungen gelesen, dass wir einen Instandsetzungsstau bei den Bundesfernstraßen haben, teilweise auch bei den Eisenbahnstrecken. Der Bedarf liegt bei 7 Milliarden € pro Jahr, um Brücken und andere vorhandene Bauwerke in Ordnung zu bringen. Besteht die Absicht, abzuwarten, wie die neue Bundesregierung die weitere Entwicklung des Bundesverkehrswegeplanes beschließt und ob da unter Umständen der Neubau zurückgestellt wird, bis dieser Instandsetzungsbedarf bewältigt ist?

Möller (Antragsteller):

Dazu möchte ich antworten, dass das natürlich eine politische Entscheidung ist, die dann von der neuen Bundesregierung im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans getroffen werden muss. Dazu können wir als Vorhabenträger an dieser Stelle keine Aussage treffen.

RA Günther (Einwender):

Das ist nur ein naheliegendes Thema, ein Thema, das man nicht einfach übergehen darf, weil Sie für die Plan-

rechtfertigung auch eine Realisierungschance brauchen. Sie dürfen nicht eine Planung machen, die in absehbarer Zeit nicht umgesetzt werden kann, zumal wenn Sie den Prognosehorizont auf 2025 festgesetzt haben. Es muss vorher geklärt werden, ob das, was naheliegenderweise Vorrang hat, nämlich die Instandsetzung vorhandener Straßen, die Instandsetzung vorhandener Brückenbauwerke, ob diese Notwendigkeiten zur Folge haben, dass man Neubauten zurückstellen wird. Das scheint mir schon ganz wichtig zu sein. Ich bitte die Planfeststellungsbehörde, die Entscheidung der Bundesregierung und des Bundestages abzuwarten, wie mit den Haushaltsmitteln in den nächsten vier Jahren umgegangen werden soll.

Das Zweite ist, dass Sie hier eine Querschnittsbelastung angegeben haben, die bei etwa 60.000, 62.000 Kraftfahrzeugen pro Tag liegt. Sie haben in dem Erläuterungsbericht mitgeteilt, dass das an die Grenze der möglichen Querschnittsbelastung geht. Können Sie mir sagen, welche Querschnittsbelastung maximal für dieses Straßenbauvorhaben zu erwarten ist, ohne dass Sie von Ihrer Erweiterungsmöglichkeit Gebrauch machen?

Matz (Antragsteller):

Nach der von der Maßnahme zu erwartenden maximalen Querschnittsbelastung haben Sie jetzt gerade gefragt. Die maximale Querschnittsbelastung ist ja im Zuge der Verkehrsuntersuchung mit diesen 61.300 Fahrzeugen ermittelt worden. Das ist der Bereich der A 39 im ersten Abschnitt mit den meisten Fahrzeugen, die zu erwarten sind. Für den Prognosehorizont 2025 ist 61.300 der Wert, der ermittelt worden ist.

RA Günther (Einwender):

Das ist vielleicht ein Missverständnis. Ich meine die maximal mögliche Querschnittsbelastung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Nach den RAA.

RA Günther (Einwender):

Sie haben in Ihrem Erläuterungsbericht, Seite 65, mitgeteilt:

„Unter Berücksichtigung eines möglichen Neubaus der BAB A 21 kommt es zu einer Erhöhung der prognostizierten Verkehrsmengen im 1. Planungsabschnitt der A 39 um ca. 5.000 Kfz/24 h. Damit werden die oberen Grenzen der möglichen Querschnittsbelastung des RQ 31 für die freie Strecke erreicht.“

Matz (Antragsteller):

Das ist richtig. Der Wert, der gemäß den RAA ausgewiesen ist, liegt bei 68.000 Fahrzeugen.

RA Günther (Einwender):

Bei 68.000, sodass Sie die Erweiterung im Grunde genommen gar nicht benötigen.

Matz (Antragsteller):

Wenn man die Zahlen nackt nebeneinanderlegt, ist das so weit richtig; dann kann man nicht verneinen, was Sie da eben gesagt haben. Man muss allerdings ein paar Punkte mehr beachten. Ich weiß nicht, ob ich in dem Zusammenhang einmal ausholen soll.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, bitte.

Matz (Antragsteller):

Es geht darum, dass wir den Verkehrsfluss im Abschnitt 1 ein bisschen anders betrachten müssen als auf der reinen grünen Wiese nachher, also in den Folgeabschnitten. Wir haben das Problem, dass wir relativ viele Anschlussstellen auf kurzer Strecke haben. Das ist ja nicht so ganz typisch für die normale Autobahn. Damit verbunden ist natürlich eine sehr stark Verkehrsbeeinflussung durch Verflechtung, das heißt, dieses Aus- und Einfädeln, was die Verkehrsteilnehmer entsprechend machen müssen.

Bei der Mikrosimulation, die den Planfeststellungsunterlagen beilag, wurde dann einmal geguckt: Was passiert denn tatsächlich auf diesem Abschnitt? Es wurde festgestellt, dass so, wie es geplant war, also ohne irgendwelchen zusätzlichen Maßnahmen, der Verkehrsfluss nicht optimal ist. Deswegen wurden Maßnahmen, wie beispielsweise der Verflechtungsstreifen, den ich eingangs in der Darstellung kurz erläutert hatte, hinzugefügt. Wir haben natürlich auch in den Bereichen Ein- und Ausfädelung eine entsprechende Verlängerung vorgesehen. Mit diesen Maßnahmen ist es dann möglich, mit dem RQ 31 die zu erwartenden Verkehrsmengen für den Prognosehorizont 2025 in einem angemessenen Zustand über den Verkehrsweg zu führen. Also, rein die Aussage, 68.000 Fahrzeuge sind das Maximum, kann man für den Abschnitt 1 so nicht stehen lassen.

RA Günther (Einwender):

Wie wäre das Maximum für den Abschnitt 1 anzusetzen?

Matz (Antragsteller):

Das kann man in Zahlen jetzt so einfach nicht erläutern, weil die Regelwerke eine freie Strecke mit verschiedenen Parametern hergeben. Das ist halt so im Abschnitt 1 nicht gegeben.

RA Günther (Einwender):

Aber Sie müssen doch dann irgendwie zu einer Bewertung kommen. Selbst wenn Sie keine Regelwerke dafür haben, müssen Sie zumindest eine Größenordnung angeben. Denn wenn Sie private Flächen in Anspruch nehmen wollen, brauchen Sie die Planrechtfertigung dafür. Planrechtfertigung bedeutet natürlich, dass Sie erläutern müssen, warum Sie diese Reserve brauchen. Deswegen müssen Sie angeben, was denn nach Ihrer Vermutung,

Einschätzung, Bewertung das Maximum beim Abschnitt 1 ist.

Matz (Antragsteller):

Dazu noch einmal, wie schon erwähnt: Die Planungen, so wie sie jetzt vorliegen, haben zum Ergebnis, dass wir einige zusätzliche Maßnahmen durchführen müssen, um einen angemessenen Verkehrsfluss für das Prognosejahr 2025 gewährleisten zu können. Das heißt, schon mit den zu erwartenden Verkehrsmengen von 61.300 Fahrzeugen in der Spitze und dann 55.000, 56.000 in den Folgeabschnitten ist eine gewisse obere Grenze erreicht. Sonst hätten wir keine zusätzlichen Maßnahmen für die Verflechtungsprozesse durchführen müssen. Das heißt, ganz eklatant wichtig sind die Binnenverkehre, die wir in Lüneburg bzw. in den angrenzenden Landkreisen haben, für die Bemessung des Querschnitts in diesem Bereich. Folgeabschnitte sind davon ausgenommen.

RA Günther (Einwender):

Den Sättigungsgrad können Sie für den ersten Abschnitt jetzt nicht angeben?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, können Sie denn jedenfalls angeben, ab welcher Verkehrsmenge der Verkehrsfluss nicht mehr angemessen wäre, sodass man zumindest greifbar machen kann, wo denn der Verbesserungsbedarf anfängt?

RA Günther (Einwender):

Wenn ich kurz erläutern darf: Wenn Sie in die nächste Stufe gehen wollen, das heißt, wenn Sie erkennen, dass Sie im Grunde genommen die Autobahn erweitern müssen, dann brauchen Sie dafür ja auch irgendwie eine Kennzahl.

Matz (Antragsteller):

Das ist richtig. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen: Es kann an dieser Stelle keine explizite Zahl genannt werden. Das funktioniert einfach nicht.

RA Günther (Einwender):

Können wir das zu Protokoll nehmen?

Matz (Antragsteller):

Ich denke, das ist zu Protokoll genommen worden. - Das ist abhängig von vielen Faktoren. Ganz maßgeblich sind die Anschlussstellen, die wir hier in diesem Bereich haben. Wenn sich Verkehre oder Verkehrsströme in Lüneburg beispielsweise verändern, verändert sich auch die entsprechende Zufluss- und Abflussmenge auf der A 39. Damit verbunden, verstärken oder verschlechtern sich auch die Verflechtungsprozesse, und schon sind da ganz andere Herangehensweisen erforderlich. Man kann also nicht pauschal sagen, ab Kfz-Fahrzeugmenge x ist das so. Das funktioniert an dieser Stelle nicht.

RA Günther (Einwender):

Wie ist denn die Verkehrszusammensetzung? Also, welche Quote haben Sie an lokalem und regionalem Verkehr

auf diesem Abschnitt, und welche Quote haben Sie für den Fernverkehr auf diesem Abschnitt? Ich weiß von Hamburg, dass dort etwa 60 % des Verkehrs auf der Autobahn im Stadtgebiet rein lokaler Verkehr sind; der verlässt die Stadtgrenze nicht. Das wird hier in welcher Größenordnung anzusetzen sein, also nicht nur auf Lüneburg bezogen, sondern auf den Kreis?

Matz (Antragsteller):

Ganz grob kann man da sagen, ein Drittel, zwei Drittel, um einmal ein Verhältnis zu nennen, also zwei Drittel Binnenverkehr, ein Drittel Durchgangsverkehr.

RA Günther (Einwender):

Zwei Drittel, ein Drittel. - Nun haben Sie vorhin Zahlen für den südlichsten Abschnitt dieses ersten Bauabschnitts angegeben, wo Sie die Bundesstraße verlassen und auf freier Strecke in die Landschaft gehen. Da haben Sie irgendwie eine Quote für den Lkw-Verkehr oder den Schwerlastverkehr von 25 % angesetzt, was Ausdruck dafür ist, dass da eine gewisse Entflechtung stattfindet. Das heißt, der lokale oder regionale Verkehr ist dort geringer als hier im Bereich des Stadtgebietes, sodass dort wahrscheinlich überwiegend Fernverkehr abgewickelt wird. Wenn Sie dort bei 32.000 sind und das ein Drittel ist, dann haben Sie hier bei drei Dritteln eher 90.000 oder 80.000 anzusetzen und nicht lediglich 50.000.

Brodehl (Antragsteller):

Wenn ich dazu einmal kurz erläutern darf: Der Verkehr durch Lüneburg durch, also von Nord-Lüneburg nach Süd-Lüneburg, das sind ungefähr 20.000 Fahrzeuge.

RA Günther (Einwender):

20.000.

Brodehl (Antragsteller):

20.000 Fahrzeuge. Also kommt es ungefähr hin, was Herr Matz gesagt hat. Bei dem Verkehr, der südlich von Lüneburg bei diesen 33.000 liegt, gibt es auch viele, die aus südlich Lüneburg über die A 39 zum Ziel Lüneburg fahren. Das ist dann natürlich nicht der Durchgangsverkehr. Von daher ist die Angabe ein Drittel, zwei Drittel korrekt.

Dann noch zu der Frage, wann der Querschnitt nicht mehr ausreichen könnte. Herr Matz hat erläutert, dass man das zahlenmäßig nicht unbedingt hundertprozentig festlegen kann aufgrund der Anschlussstellendichte, die wir da in Lüneburg haben, aufgrund der Verflechtungsvorgänge, aufgrund der innerstädtischen Nutzung der A 39. Man kann aber ungefähr davon ausgehen, dass es bei einer 10-prozentigen Erhöhung des Verkehrs zu erheblichen Schwierigkeiten in der Abwicklung des Verkehrs auf der A 39 kommt, und zwar insbesondere aufgrund der Verflechtungsvorgänge.

RA Günther (Einwender):

Das bedeutet aber gleichzeitig, dass die Verkehrsprognosen eine relativ hohe Bedeutung haben. Wenn Sie jetzt

eine veraltete Basis haben, nämlich Zahlen, die zu aktualisieren sind und möglicherweise erst in 2014 zur Verfügung stehen, wird, da die Planfeststellungsbehörde natürlich gehalten ist, auf dem aktuellen Erkenntnisstand die Entscheidung zu treffen, möglicherweise der Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen, bevor diese Zahlen vorliegen. Bedeutet das, dass die Erörterung dann noch einmal aufgenommen wird, wenn wir aktuelle Verkehrszahlen haben? Denn das hat vielleicht Auswirkungen auf den Querschnitt und auch auf die Detailplanungen, und wir müssen natürlich auch die Plausibilität dieser Verkehrsprognosen prüfen können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, wollen Sie dazu noch kurz etwas sagen?

Matz (Antragsteller):

Nur so viel, dass die dargestellten Verkehrsmengen hier in der Präsentation die aktuellen Verkehrsmengen sind.

RA Günther (Einwender):

Ja, aber wir haben vorhin gehört, dass die Verkehrsmengen auf einer zurückliegenden Basis beruhen und dass gegenwärtig, weil die Prognose 2025 naheliegenderweise ein relativ kurzer Prognosehorizont ist, eine Überarbeitung der Basiszahlen stattfindet. Um zu einer Hochrechnung oder zu einer Projizierung für diesen Raum zu kommen, braucht man, wenn man aktuell sein will, in 2014 möglicherweise die aktuellen Zahlen. Sofern der Planfeststellungsbeschluss nicht vorher erlassen wird, der ja, was die Erkenntnisgrundlage angeht, immer aktuell sein muss, ist meine Frage, ob wir da abgekoppelt fahren oder ob die Erörterung in 2014, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorher nicht erlassen worden ist, die Zahlen aber vorliegen, noch einmal wieder aufgefingert wird?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Günther, dazu kann ich erst einmal sagen - ich denke, das ist an mich gerichtet -, dass zu diesem Zeitpunkt noch nicht feststeht, wann der Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, und dass wir einen Blick auf die Validität der Verkehrszahlen haben werden, gerade im Hinblick auf dieses Problem. Wenn wir sehen, dass es hier Diskrepanzen gibt, dass es neue Zahlen mit anderem Inhalt gibt, dann werden wir prüfen, ob hier noch einmal neu anzuhören ist oder nicht. Das hängt auch davon ab, wie die Zahlen ausfallen. Aber dass wir das Thema im Blick haben, dessen können Sie versichert sein.

RA Günther (Einwender):

Das sind aber ganz bedeutsame Grundlagen für eine sachgerechte Entscheidung, die auch wirtschaftlich ist. Sie müssen ja auch immer sehen, dass Sie da keine Fehlplanung machen dürfen, wenn es irgend geht. Das bedeutet aber unter Umständen auch, dass man abwarten muss, dass man, wenn diese Zahlen demnächst zur Verfügung stehen, und zwar im nächsten Jahr, das abwartet und nicht eine Entscheidung trifft, die dann, was

die Umsetzung angeht, alsbald wieder korrigiert werden muss.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich nehme das auf jeden Fall zur Kenntnis. Der Vorhabenträger hat das auch im Blick.

RA Günther (Einwender):

Ich möchte vermeiden, dass wir wiederum um solche Fragen Prozesse führen und dann während des Prozesses das erörtert wird, was man eigentlich hier erörtern muss.

Vielleicht noch eine weitere Frage dazu.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ganz kurz, Herr Günther. - Frau Niemann möchte eine Verständnisfrage stellen.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Es gab eben von der Straßenbaubehörde zwei unterschiedliche Aussagen. Herr Matz sprach davon, dass zwei Drittel Binnenverkehr sind, während Herr Brodehl genau das umgekehrte Verhältnis nannte, nämlich etwa ein Drittel Binnenverkehr. Oder ich habe Sie komplett falsch verstanden. Können wir das zur Klarstellung noch einmal genau formuliert haben?

Matz (Antragsteller):

Es waren beides die gleichen Aussagen. Das heißt, ein Drittel Durchgangsverkehr, zwei Drittel Binnenverkehr.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Sie sprachen von 20.000 Fahrzeugen.

Matz (Antragsteller):

Durchgangsverkehr.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut, ich denke, dann gab es hier gar keine Differenz. Das war jetzt nur ein Verständnisproblem.

Weiter noch zum Thema Rechtfertigung. Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Nun haben wir Ihren Unterlagen entnommen, dass Sie mit einer Bauzeit von drei Jahren rechnen. Verkehrsübergabe soll nach dem Erläuterungsbericht, Seite 66, wenn es irgend in Betracht kommt, 2017 sein. Das heißt, Sie gehen davon aus, dass Sie unter Umständen 2015 mit dem Bau beginnen können.

Matz (Antragsteller):

Der Bau an sich ist natürlich abhängig davon, wann der Planfeststellungsbeschluss ergeht. Daraus leitet sich der Baubeginn ab.

RA Günther (Einwender):

Ich gehe jetzt von dem Erläuterungsbericht und von dem Prognosehorizont aus, weil der natürlich nicht vor dem

Zeitpunkt liegen darf, an dem die Verkehrsfreigabe erfolgt. Dann wäre das ein eklatanter Rechtsfehler. Alles andere ist sowieso umstritten. Wir halten diesen Prognosehorizont sowieso für zu kurz. Aber jedenfalls wäre es eindeutig ein Rechtsfehler, wenn denn die Verkehrsfreigabe erst nach diesem Prognosehorizont 2025 wäre. Deswegen ja auch diese Einwände, die ich vorhin formulierte, ob denn unter Umständen die Finanzierung zurückgestellt wird, weil andere Vorhaben vorrangig sind.

Nun haben Sie auf Seite 66 Ihres Erläuterungsberichtes auch noch einen Hinweis gegeben: Nutzungszeitraum 30 Jahre. Was ist darunter zu verstehen?

Matz (Antragsteller):

Ich öffne einmal kurz die Seite, damit wir alle das Gleiche haben.

RA Günther (Einwender):

Auf Seite 66 des Erläuterungsberichtes heißt es unter 4.4.2:

„Verkehrsübergabe: 2017
Verkehrsprognose: 2025
Nutzungszeitraum: 30 Jahre“

Ist dieses Vorhaben auf 30 Jahre beschränkt?

Matz (Antragsteller):

Nein, sie wird auch weiterhin da sein. Also, sie wird nicht abgerissen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schön, dass Sie das auch noch einmal klargestellt haben.

Tobeschat (Antragsteller):

Vielleicht noch kurz etwas zu dem Nutzungszeitraum. Der Nutzungszeitraum bezieht sich ausschließlich darauf, dass man davon ausgeht, dass zum Beispiel die Betondecke eine Haltbarkeit von 30 Jahren hat. Das ist mit diesem Nutzungszeitraum gemeint. Das hat nichts damit zu tun, dass die Autobahn selbst dann irgendwie eine andere Funktion kriegt oder abgebrochen wird oder wie auch immer. Das ist ein Zeitraum, der sich rein auf die Nutzungsfähigkeit des Fahrbahnbelages bezieht. Spätestens dann muss er erneuert werden. Das sind Zahlen, mit denen gerade hinsichtlich der Bemessung der Fahrbahnbefestigung gerechnet wird; dieser Zeitraum wird dafür angesetzt. Eine andere Bedeutung hat der nicht.

RA Günther (Einwender):

Gut. Das ist wohl in der Tat so richtig, dass man das gar nicht anders verstehen darf. Wir wissen aber, dass zum Beispiel eine Fahrbahndecke mit offenporigem Asphalt nicht 30 Jahre hält, sondern früher ersetzt werden muss, sodass wir im Grunde genommen davon ausgehen müssen, dass alle 30 Jahre die Autobahn neu gebaut werden muss, jedenfalls in wesentlichen Teilen. Dass die technischen Bauwerke eine begrenzte Lebensdauer haben, wissen wir. Deswegen kann man von den 30 Jahren

ausgehen, was aber natürlich auch bedeutet, dass die in diesen 30 Jahren - das war ja vorhin der Einwand -, in denen sie abgeschrieben werden muss, eben auch ihre Rechtfertigung braucht. Insofern meine ich schon, dass der Einwand, der vorhin kam, ganz berechtigt ist, dass man nicht auf einen Zeitraum abstellen darf, der von heute aus noch zwölf Jahre umfasst, sondern dass man einen längeren Prognosezeitraum für die Planrechtfertigung in dieses Verfahren mit einbeziehen muss. Aber ich höre damit erst einmal auf. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Günther, für die Beiträge. - Gibt es zu dem Themenpunkt Rechtfertigung, Abschnittsbildung noch weitere Wortmeldungen?

(Zuruf)

- Bitte? - Herr Dr. Geiger, Entschuldigung! Das habe ich nicht gesehen.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

In aller Kürze zu den rechtlichen Maßgaben, was die Dauer des Prognosezeitraums angeht. Nur der Vollständigkeit halber für das Protokoll gebe ich einen Hinweis auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, die einen Prognosezeitraum wie auch dieses Vorhaben und wie auch viele, viele andere Vorhaben in Deutschland - das ist ja ständige Planungspraxis - zugrunde legt, nämlich einen Zeitraum von etwa zehn Jahren. Das ist die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 07.03.2007, also relativ neu, mit dem Aktenzeichen 9 C 2.06 und dort die Randnummer 21. Es entspricht also der Praxis und auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wie hier der Prognosezeitraum gewählt worden ist.

Letztlich ist der Grund, der dahintersteht - das wurde hier auch schon von den Fachplanern gesagt -: Die menschliche Erkenntnis, in die Zukunft zu blicken, ist bekanntlich begrenzt. Das gilt auch für solche fachlichen Prognosen. Es gibt letztlich einfach keine Möglichkeit, über Zeiträume, die über - ich sage einmal - 10, 15 Jahre hinausgehen, seriös in die Zukunft hineinzublicken.

Wenn sich im Laufe des Verfahrens neue Erkenntnisse ergeben sollten, die relevant sind, was möglicherweise eine andere Beurteilung von Verkehrszahlen anbelangt, dann muss das, wenn sie auf dem Tisch liegen sollten, angeschaut werden, und es muss dann - das hat Herr Dierken ja auch schon gesagt - sehr verantwortlich geprüft und auch entschieden werden, ob sich dadurch Planungsgrundlagen ändern können. Ich denke, das wird der weitere Verlauf zeigen.

Eine Verpflichtung, abzuwarten, bis Zahlen irgendwann aktualisiert werden, besteht nicht. Sie müssen auch bedenken: Wir arbeiten hier auf der Grundlage von Bundesgesetzen, von Bundesrecht. Dem Bundesgesetzgeber - das ist letztlich der Deutsche Bundestag - ist es ja sehr wichtig, solche bedeutenden Infrastrukturprojekte relativ zeitnah zu planen und dann auch umzusetzen. Da gibt es

bundesrechtliche Vorgaben, auch was die Durchführung von Planfeststellungsverfahren angeht. Dort gibt es Beschleunigungsvorschriften. Da sind auch Fristen genannt. Also, die mit der Planung befassten Behörden sind auch verpflichtet, hier letztlich die gesetzlichen Wertungen des Bundesgesetzgebers zu beachten und die in den entsprechenden Vorschriften des Fernstraßengesetzes, aber auch des Verwaltungsverfahrensgesetzes genannten Fristen für die Durchführung von solchen Vorhaben möglichst zu beachten. Da ist man ohnehin immer recht spät dran, weil die Verfahren sehr komplex sind und weil die Beteiligung sehr gründlich und ausführlich ist. Man ist da ohnehin in der Regel relativ spät dran, gemessen am gesetzlichen Leitbild, wie solche Verfahrensdauern zu handhaben sind.

Wenn man einmal zusammenrechnet, was in gesetzlichen Vorschriften für die Dauer eines Planfeststellungsverfahrens vom Bundesgesetzgeber so vorgesehen ist, so ist man für ein Planfeststellungsverfahren in der zeitlichen Größenordnung von 12 bis vielleicht 15 Monaten. Das wird eigentlich nie erreicht. Das heißt, man muss auch schauen, dass man beide Aspekte miteinander versöhnt: eine gründliche und umfassende Durchführung des Verfahrens einerseits, und andererseits darf man eben auch nicht die Zeit voll aus dem Ruder laufen lassen, weil ansonsten ja auch ständig Planungsgrundlagen veralten. Das heißt, diese Zügigkeit zu verbinden mit einer gründlichen Öffentlichkeitsbeteiligung, das ist die Herausforderung. Ich denke, wir versuchen, uns dieser Verantwortung zu stellen.

Wenn sich im Laufe des Verfahrens aktuelle Datengrundlagen ergeben, dann werden sie, soweit sie entscheidungsrelevant sind, selbstverständlich einbezogen. Wenn das dann vom Rechtlichen her eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erfordern sollte, würde die selbstverständlich auch aus Sicht des Vorhabenträgers - - Das ist natürlich die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Aber der Vorhabenträger ist ja auch daran interessiert, zum einen ein rechtmäßiges Verfahren, andererseits ein zügiges Verfahren durchgeführt zu bekommen. Deswegen liegt es im Eigeninteresse des Vorhabenträgers, eine verfahrensrechtlichen Anforderungen genügende Planung zu machen. Ich denke, daran kann kein Zweifel sein.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger, für diese hilfreichen Erläuterungen. - Bitte!

Constien (Einwender):

Volker Constien von der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld. - Wir zweifeln den Bedarf an, und zwar haben wir einmal den Bundesverkehrswegeplan gelesen. Da steht die A 39 nicht in der Abteilung „Vordringlicher Bedarf“, sondern in der Abteilung „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“. Das funktioniert so, dass da auch Alternativplanungen zu berücksichtigen sind, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennet-

zes. Es wurde als eine Alternative quasi ein Ausbau der B 4 mit betrachtet, aber nicht als bedarfsgerecht angesehen.

Man kann es so verstehen, dass man die B 4 zur Autobahn ausbauen soll. Man kann es so verstehen, dass man eine vierstreifige autobahnähnliche, ähnlich leistungsfähige Straße auf der B-4-Trasse bauen könnte. Man kann es aber auch so verstehen, dass man sich in verschiedenen Bereichen von Nord bis Süd die Verkehrsstärke anguckt. Wir haben im südlichen Bereich eine Verkehrsstärke, die nicht unbedingt den Bedarf für eine Autobahn ergibt. Über diese Untersuchungen müsste der Planer jetzt eigentlich die Bundesregierung bzw. das Bundesverkehrsministerium informieren. Dann müsste das Projekt in dem Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigt werden; das heißt, es will auch finanziert werden. Erst dann zählt die A 39 als im Vordringlichen Bedarf existent. So lange also ist dieser Bedarfsplan, ist das Projekt fiktional, eine gesetzliche Fiktion. Das heißt, man nimmt einfach nur an, dass dieser Bedarf existiert, obwohl man durch diese naturschutzfachlichen Betrachtungen eigentlich noch nachweisen muss, dass dieser Bedarf wirklich besteht. Insofern erkennen wir den Bedarf nicht.

Ferner sind hier in der Abteilung „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ zwei Abschnitte für die A 39 aufgelistet, einmal 50 km zwischen Wolfsburg und Uelzen und 30 km zwischen Uelzen und Lüneburg. Wenn ich diese 80 km nehme, dann lande ich nicht bei Lüneburg-Nord, sondern dann lande ich vielleicht irgendwo bei Melbeck. Deswegen wird auch der Abschnitt 1 von uns infrage gestellt.

Außerdem stehen im Bundesverkehrswegeplan für den 50-km-Abschnitt Kosten von 237 Millionen € und für den 30-km-Abschnitt Kosten von 200 Millionen €. Das macht 437 Millionen €. Man hat schon im Raumordnungsverfahren festgestellt, die Strecke reicht einfach nicht; wir gehen einmal auf 105 km. Wenn man jetzt bei den Kosten pro Kilometer bleibt, bei günstigen 5,46 Millionen € pro Kilometer, dann landen wir bei 573 Millionen €. Das Projekt ist also schon ein bisschen teurer geworden, auch durch die Länge, aber durch den Vordringlichen Bedarf, der hier aufgelistet ist, eigentlich schon nicht mehr gerechtfertigt. Die Kosten werden immer höher, und man beruft sich jetzt immer noch auf den Vordringlichen Bedarf, obwohl man bei den Kosten schon fast das Dreifache der ursprünglichen Kosten ansetzt. Irgendwann kommt man vielleicht noch in die Region, die der CDU-Wirtschaftsrat 2007 mit 22 Millionen € pro Kilometer - Frank, richtig? - angegeben hat.

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Es sind dann 12 Millionen € Baukosten pro Kilometer. Unberücksichtigt bleiben dabei die Planungs- und Verwaltungskosten, sodass man real mit 25 Millionen € rechnen muss, sprich: Diese 100 km A 39 würden bei 2,5 Milliarden € liegen, reine Baukosten, die verfahrensrelevant sind oder als solche angenommen sind. Es wer-

den ja mittlerweile auch 1,1 oder 1,2 Milliarden € zugegeben.

Damit stellt sich natürlich die Frage, auch wenn das im Bundesverkehrswegeplan nicht festgeschrieben ist: Was ist mit dem NKV? Der geht nämlich linear nach unten und wird jetzt festgeschrieben mit 1,94. Meine Frage: Kommt so etwas in den Planfeststellungsbeschluss, dass die zuständigen Politiker in Berlin dann bei der Entscheidung gucken können, das Ding ist zu 75 % mit Wünschen vollgeschmissen, die gar nicht umgesetzt werden können?

Vielleicht macht es ja auch Sinn mit diesen 3,0, die als Kriterium gelten, weil die unberücksichtigten Kosten ja die Hälfte ausmachen. Wenn man bei der Autobahn hier mit einem NKV von unter 2 noch einmal die andere - unberücksichtigte - Hälfte dazu nimmt, dann ist man bei unter 1, und dann ist das unwirtschaftlich. - Das dazu.

Constien (Einwender):

Wir können den gesetzlich festgestellten Bedarf nicht nachvollziehen. Im Bundesverkehrswegeplan steht auch, die NKVs sind bei Schienen- und Wasserstraßenprojekten zwischen 2 und 3, mehr als 40 % - - Nein, bei der Straße und bei der Wasserstraße liegt das NKV bei fast 70 % der Projekte bei über 3. Was voraussichtlich bis 2015 nicht finanzierbar, aber trotzdem rentabel ist, würde dann in den Weiteren Bedarf eingeordnet. Also, das ist da jetzt im Vordringlichen Bedarf falsch aufgehoben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das waren jetzt eine Menge Themen. Ich würde den Vorhabenträger bitten, in der gebotenen Kürze noch einmal zu diesen Themen Stellung zu nehmen, weil ich denke, dass wir dieses Thema Rechtfertigung, Kostenbedarf hinlänglich erörtert haben. Gegenstand waren auch der Bundesverkehrswegeplan, der besondere Planungsauftrag, das Nutzen-Kosten-Verhältnis und die Darstellung im Bundesverkehrswegeplan, was die Länge der Autobahn in Kilometern angeht. Wenn Sie dazu eine kurze Erläuterung geben würden, wäre ich Ihnen dankbar.

Padberg (Antragsteller):

Herr Constien, das waren viele Themen, die Sie angesprochen haben. Ich fange einmal mit dem Thema Bedarf an. Für uns als Vorhabenträger ist der Bedarf damit gegeben, dass die A 39 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft ist.

Sie sprachen die Länge an, die für beide Abschnitte zusammen, glaube ich, irgendwas mit 80, 90 km beträgt. Im Bedarfsplan ist der Neubau einer Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg verankert. Ich denke nicht, dass sich aus diesen Kilometerangaben etwas Fixes für unsere Planung ableiten lässt, sondern unser Ziel ist es, eine Autobahn zwischen den beiden Orten Lüneburg und Wolfsburg zu beplanen.

Sie sprachen das NKV an. Das NKV wird vom Bundesverkehrsministerium ermittelt. Das ist im Zusammen-

hang mit der Planung der A 39 mehrfach gemacht worden. Es sind unterschiedliche Werte ermittelt worden. Die letzte Ermittlung für die A 39, die uns vorliegt, ist der Wert von 1,9, der im Jahr 2012 vom BMVBS ermittelt worden ist. Das ist eine wirtschaftliche Maßnahme. Der Nutzen liegt über den Kosten. Daraus ergibt sich der Planungsauftrag für uns, diese Autobahn zu beplanen.

Sie sprachen Alternativen an, die zu untersuchen sind. Das haben wir im Raumordnungsverfahren bereits getan. Das haben wir auch in unserer Erwiderung zu Ihrer Stellungnahme dargelegt. Wir haben im südlichen Bereich eine Trassenvariante mit untersucht, die den Verlauf der vorhandenen B 4 aufgreift. Sie ist unter anderem auch aus umweltfachlichen Gründen im Rahmen einer gesamtplanerischen Abwägung ausgeschieden. Im Norden drängte sich zunächst kein relativ konfliktarmer Korridor auf, der eine solche Variante hätte aufnehmen können. Wir sind dann aber von der Raumordnungsbehörde noch aufgefordert worden, detaillierter zu untersuchen. Das haben wir getan mit dem Ergebnis, dass unsere Vorzugsvariante der A 39 eben die zu favorisierende ist. Sicherlich ist es so, dass wir an den Stellen nur den Ausbau der vorhandenen B 4 zu einem Autobahnquerschnitt untersucht haben, weil wir da wieder unseren Planungsauftrag aus dem Bedarfsplan heraus sehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Padberg, für diese Erläuterung. - Herr Dr. Geiger wollen Sie auch noch Stellung nehmen?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ja, vielleicht nur ganz kurz. - Ich finde einen Hinweis auf eine interessante Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, die ziemlich neu ist, zu diesem Ökostern. Das ist die Entscheidung zur A 14 im Brandenburger Abschnitt. Die ist vom 3. Mai 2013, Aktenzeichen 9 A 16.12. Da haben sie etwas dazu gesagt, wie dieser Ökostern mit Blick auf das Rechtliche oder auf die Bedarfssituation zu handhaben ist. Sie haben dort entschieden, dass das letztlich nicht mehr als einen Hinweis des Gesetzgebers an die weiteren Planungsebenen bedeute - das sind nun einmal wir -, dass bei diesen Ökosternvorhaben eine erhöhte naturschutzfachliche Problematik besteht, das Vorhaben also naturschutzfachlich sensibel ist, dass das aber im Rahmen der - so hat es das Gericht gesagt - ganz normalen Vorhabensplanung abgearbeitet werden kann, aber auch abgearbeitet werden muss. Also, das relativiert nicht etwa die gesetzliche Bedarfsfeststellung. Das wollte ich nur ergänzen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger, für die Ergänzung. - Herr Kracht und dann Herr Constien noch einmal - bitte auch kurz - zu dem Thema.

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Es wurde eben das Raumordnungsverfahren angesprochen. Viele von uns haben ja in ihren Einwendungen auch die Problematik der Linienfindung im Raumord-

nungsverfahren angesprochen. Da hieß es, es ist jetzt nicht beklagbar. Jetzt wird das wieder geäußert, und es heißt, es ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Wann hätte man eigentlich die jetzt festgelegte Trasse in Zweifel ziehen können?

Herr Constien wird dazu sicherlich gleich noch ausführen. Die realen Kosten, die jetzt auftreten, waren ja auf der Basis der verwendeten Zahlen im Raumordnungsverfahren gar nicht so zur Verfügung. Da hätte man gar nicht sagen können, es wird zu teuer. Ein Entscheidungskriterium, das gestern auch bei anderen Punkten genannt wurde, war immer der Aspekt der Wirtschaftlichkeit. Von daher muss es einfach auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit unmöglich sein, durch eine Stadt zu bauen.

Sie sagten gestern auch schon, wir haben es hier mit einer Besonderheit zu tun; denn eine Autobahn heute durch eine Stadt zu planen, ist nicht so ganz okay. Es gibt ja auch das Raumordnungsgesetz und damit Grundsätze der Raumordnung. In diesen steht: Die Luftreinhaltung oder die Vermeidung von Lärm und Schadstoffen unter anderem ist zu gewährleisten. Wie funktioniert das? Wann sind wir dran und können sagen, diese Trasse nicht?

(Beifall)

Auch die Ostumgehung wurde ursprünglich ausgeschlossen. Wir als BI haben ja auch eine Trasse verhindert, nämlich die Klostertrasse. Da hatten wir sie vor der Brust; jetzt haben wir sie im Nacken. Diese Trasse wurde wegen des zu engen Kurvenradius ausgeschlossen. Das wird trotzdem gemacht, weil man den geringsten Raumwiderstand erwartet. Das haut irgendwie nicht hin. Für Lärm gibt es noch Werte, die mit dem einen oder anderen zurechtgebogen werden. Aber auch für Luftschadstoffe gibt es Werte, die keiner nachvollziehen kann. Das tut nicht weh, sieht man nicht. Insbesondere die lungengängigen, feinen Sachen fallen unter den Tisch. Ich könnte Ihnen Fotos zeigen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Kracht, wenn ich an dieser Stelle kurz unterbrechen darf. Sie sprechen jetzt schon Punkte an, die wir auf jeden Fall auch noch auf der Tagesordnung haben. Ich möchte ganz kurz antworten. Vielleicht hat sich das dann ja auch erledigt.

Das Raumordnungsverfahren, das durchgeführt worden ist, ist - wie Sie selbst gesagt haben - selbstständig und die landesplanerische Feststellung ist nicht anfechtbar. Gleichwohl gilt, dass Fehler, die im Rahmen dieser landesplanerischen Feststellung gemacht worden sind, auch auf die Planfeststellung durchschlagen. Das heißt, wir haben jetzt im Rahmen der Planfeststellung auch eine Variantenprüfung vorzunehmen. Wir müssen alle Varianten - auch die, die in der Raumordnung zur Sprache gekommen sind - abwägen. Das heißt, wir werden uns auch damit befassen, ob es sinnvoll ist, durch die Stadt zu gehen, oder ob nicht eine Trassenvariante außen

herum unter Beachtung aller Schutzgüter vielleicht sinnvoller gewesen wäre. In dieses Thema fällt natürlich auch die Betrachtung der Schadstoffimmissionen usw.

Aber die Frage ist: Wann können Sie gegen diese Trasse vorgehen? Die Antwort ist: mit dem Planfeststellungsbeschluss. Wie gesagt, Fehler, die im Raumordnungsverfahren gemacht worden sind, wirken fort. Die Planfeststellung muss selbstständig abwägen und zu einem insgesamt abgewogenen Ergebnis kommen. Das ist dann insoweit auch anfechtbar.

(RA Günther (Einwender): Er kann aber auch jetzt dazu Stellung nehmen!)

- Er kann dazu Stellung nehmen. Das hat er getan.

(Zuruf von (RA Günther (Einwender)))

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Ich hatte ja eben schon gesagt, dass in der Erwiderung steht: Das ist nicht Gegenstand des Verfahrens. - Sie sagen aber jetzt mündlich, Sie ziehen das doch in Betracht. Das wollte ich nur noch einmal klären.

Verhandlungsleiter Dierken:

Die Rückfrage ist auf jeden Fall berechtigt, weil gerade die Ergebnisse der Raumordnung so nicht anfechtbar sind. Diese Möglichkeit ist dann mit dem Planfeststellungsbeschluss gegeben.

Herr Constien noch einmal, aber bitte in der gebotenen Kürze. Ich denke, dass wir dieses Thema, Kosten und Rechtfertigung, langsam abgehandelt haben. Ich würde dann ganz gern zum Thema Flächeninanspruchnahme und Eigentum übergehen.

Constien (Einwender):

Okay, dann verkneife ich mir jetzt den Punkt mit dem Kosten-Nutzen-Verhältnis, dass da ein bisschen getrickst wurde und auch Sachen verheimlicht wurden, und frage noch einmal Herrn Dr. Geiger: Setzt das Urteil aus dem Mai 2013, das Sie genannt haben, außer Kraft, dass die Autobahn in der Anlage zum Bundeshaushalt enthalten sein muss, damit sie in den echten Vordringlichen Bedarf rückt? Ist dieser Teil des Bundesverkehrswegeplans damit außer Kraft gesetzt?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Natürlich nicht. Im Gegenteil: Das, was das Bundesverwaltungsgericht gesagt hat, ist ja letztlich eine rechtliche Einordnung der Bedeutung dieses Ökosterns, also dieses besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags, wie er im Bundesverkehrswegeplan für einige Vorhaben, so auch für dieses, benannt ist. Letztlich ist es nur eine rechtliche Bewertung des Ökosterns. Das Vorhaben ist ja ohnehin im Vordringlichen Bedarf, mit Gesetzeskraft festgestellt. Es ist ja zum Teil vorgetragen worden, dieser Ökostern sei letztlich rechtlich so zu werten, dass durch einen Ökostern das entsprechende Vorhaben rechtlich sozusagen gar nicht mehr im Vordringlichen Bedarf stehe, sondern der Bedarf gar nicht festgestellt worden sei.

Das hat das Bundesverwaltungsgericht richtiggestellt, mehr nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank noch einmal, Herr Geiger. - Ich möchte jetzt zu dem Thema Eigentum, Flächeninanspruchnahme übergehen, also einem Punkt, der für die Betroffenen viel spürbarer ist.

Wenn jetzt noch drängende Fragen zum Thema Planrechtfertigung vorliegen, dann bitte noch einmal ganz kurz. Herr Dr. Scharf!

Dr. Scharf (Einwender):

Herzlichen Dank. - Ich bin Anlieger und spreche auch im Namen von 34 Einwendern aus dem Bereich Moorfeld-Ost, Gerhart-Hauptmann-Straße.

Ich weiß natürlich, dass das Raumordnungsverfahren abgeschlossen ist. Aber im Anschluss an Herrn Kracht möchte ich hier doch noch einmal die Feststellung unterstreichen: Es hat ja auch in der Stadt Lüneburg eine lange Diskussion gegeben mit einem umfangreichen Rechtsgutachten. Die Stadt Lüneburg hatte sich für eine völlig andere Trassenführung ausgesprochen, nämlich für eine Westumfahrung. Für unsere Begriffe und auch für meine Begriffe hat eine wirkliche Abwägung der Gesamttrasse nicht stattgefunden, sondern Sie haben sich sehr schnell auf die Ostvariante festgelegt, und dann drehte sich die Diskussion um die verschiedenen Untervarianten dieser Ostvariante. Das bitte ich hier einfach nur noch einmal festzuhalten, weil das auch für die Menschen, die ich hier vertrete, ein ganz wichtiger Punkt ist, der auch bei der Diskussion um den Lärmschutz immer wieder eine Rolle spielt, die wir heute noch führen werden; denn das ist nun einmal nicht wegzudiskutieren. Das sind für meine Begriffe die grundlegenden Fragen. Wir haben hier für eine Autobahn zu enge Radien, und wir müssen mitten durch ein Wohngebiet gehen. - Danke schön.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Scharf, für diesen Beitrag. Ich kann dazu noch kurz berichten, dass sich der Planfeststellungsbeschluss natürlich mit dieser Variantenprüfung umfangreich auseinandersetzen wird. Also, dazu wird dort etwas zu lesen sein. - Herr Pinz, bitte schön!

Pinz (Einwender):

Noch einmal zur Kosten-Nutzen-Analyse, um zu sehen, ob ich das so weit richtig verstanden habe. Wurde der alternative Ausbau der B 4 als autobahnähnlicher Ausbau oder nur als einfacher Ausbau mit Überholfahrstreifen und Ortsumgehung geplant, und wurde das in der Kosten-Nutzen-Analyse als Alternative berücksichtigt? Beruht die Bedarfsanalyse wirklich auf der nicht aktualisierten Bedarfsanalyse für 2015 oder dem durchschnittlichen Bedarf der geplanten Nutzungsdauer?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich möchte die Fragen gleich an den Vorhabenträger weitergeben.

Padberg (Antragsteller):

Ich hatte es eingangs schon formuliert: Wir haben den Ausbau der B 4 zur Autobahn als Alternative untersucht. Das ist unser Planungsauftrag, den wir aus dem Bedarfsplan, aus dem Vordringlichen Bedarf ableiten. Das haben wir untersucht.

Pinz (Einwender):

Also ausdrücklich nur einen sehr teuren, komplizierten Ausbau und keinen möglichen anderen, einfachen, kostengünstigeren Ausbau? Das wurde gar nicht erst berücksichtigt?

Padberg (Antragsteller):

Wir haben den Planungsauftrag, diese Autobahn zu untersuchen, zu beplanen. Wir haben im Raumordnungsverfahren zahlreiche Varianten, Autobahntrassen untersucht. Dazu gehört auch der Ausbau der B 4 zu einer Autobahn, nicht zu einer Bundesstraße mit Ortsumgehungen.

Pinz (Einwender):

Und Überholfahrstreifen und solche Möglichkeiten, das wurde gar nicht erst berücksichtigt? - Okay, dann ist auch klar, warum eine Autobahn besser sein soll.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, dass wir das Thema Rechtfertigung Abschnittsbildung jetzt beenden können. - Herr Constien, bitte ganz kurz!

Constien (Einwender):

Rechtfertigung und Abschnittsbildung sind zwei Punkte von Tagesordnungspunkt 1. Zu Varianten habe ich noch gar nichts gesagt. Das bezieht sich auch auf das Raumordnungsverfahren. Das ist ja ein abgeschlossenes Verfahren. Mit der landesplanerischen Feststellung ist es abgeschlossen worden. Das habe ich bei mehreren Einwendungspunkten als Antwort bekommen. Aber was ist denn jetzt, wenn diese Einwendungen, die damals im Raumordnungsverfahren schon geäußert wurden, doch richtig waren, und jetzt durch die Planung als behördeninternes Verfahren ignoriert wurden? Wir haben auch eine Variante 586 bekommen, die öffentlich nicht noch einmal erörtert wurde, sondern das wurde nach dem Erörterungstermin als Korrektur gemacht, und das wurde gleich landesplanerisch festgestellt, alles behördenintern. Da hatte der Bürger keine Möglichkeit mehr, im normalen Verfahren noch einmal etwas dazu zu sagen. Wir haben es natürlich trotzdem gemacht. Aber das wurde dann sozusagen nur zur Kenntnis genommen und hatte offensichtlich keinerlei Konsequenzen für die Planung. Wir sind der Meinung, dass auch schon vom Raumordnungsverfahren her bei den Variantenvergleichen Dinge nicht

richtig nachvollziehbar sind und es zu einer anderen Variante hätte kommen können, wenn man es anders angeschaut hätte.

Das andere ist noch einmal zur Alternativplanung. Es ist ja jetzt von der Landesregierung der Auftrag ergangen, dass der Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen und dreistreifigem Querschnitt zum wechselseitigen Überholen noch einmal betrachtet wird. Ich weiß nicht, warum das im Verfahren zur A 39 nicht passiert ist.

Verhandlungsleiter Dierken:

Zu der ersten Frage kann ich mich nur wiederholen. Wenn Sie meinen, dass die landesplanerische Feststellung mit dem falschen Ergebnis abschließt und dass denn dieser Fehler hier im Planfeststellungsverfahren fortwirkt, dann müssen Sie diese Entscheidung, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen wird, anfechten. Nur so haben Sie die Möglichkeit, auch gegen die Raumordnung vorzugehen.

Den zweiten Punkt würde ich gleich an den Vorhabenträger weitergeben.

Padberg (Antragsteller):

Der zweite Punkt war jetzt noch einmal die Frage, warum nicht als Alternative die Ortsumgehung B 4 mit Überholfahrstreifen untersucht wurde. Habe ich das richtig verstanden?

(Zuruf von Constien (Einwender))

- Die zweite Frage war jetzt nach der nicht untersuchten Alternative, also Ausbau der Bundesstraße mit Überholfahrstreifen und Ortsumgehung?

(Constien (Einwender): Das als Teil Ihres Planungsauftrags!)

- Gut. - Auch da kann ich mich nur wiederholen: Wir haben den Planungsauftrag, diese Autobahn zu beplanen, zu untersuchen, und haben deshalb eine Trasse auf der vorhandenen B 4, aber als Ausbau zur Autobahn, mit untersucht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Diese Antwort mag für Sie vielleicht nicht ganz erfüllend sein. Aber ich denke, wir drehen uns jetzt langsam im Kreis; denn diese Frage ist schon mehrfach in dieser Weise gestellt und auch beantwortet worden. Sie führt jetzt natürlich nicht zu einem Ergebnis in Ihrem Sinne. Das sehe ich auch.

(Pinz (Einwender): Das sorgt für Klarheit, warum so geplant wird!)

Ich habe gehört, da gibt es irgendwie einen Kommentar. Ich möchte jetzt noch einmal darauf drängen, dass wir - wir reden jetzt schon etwa eine Stunde über dieses allgemeine Thema, das den eigentlichen Problemen vorgeschaltet ist - zu den Themenkomplexen kommen, die für die Betroffenen, gerade im Trassenbereich, spürbarer sind. Es geht hier auch um **Eigentum, Flächenin-**

anspruchnahme, Entschädigung und Wertminderung von Immobilien.

Wer hatte gerade zu dem Thema **Flächenanspruchnahme** vorgetragen? Ich denke da insbesondere auch an den südlichen Bereich, der mehr oder weniger in freier Strecke geplant wird. Dort dürften Flächenanspruchnahmen auf jeden Fall erforderlich sein. Ist der Kollege noch im Saal, der mich zuvor angesprochen hatte? - Dem ist nicht so. Dann gebe ich das jetzt einfach einmal in den Raum.

Ich weise noch einmal kurz darauf hin, dass jetzt das Fernsehen, so meine ich, anwesend ist. Wenn Sie, da es um Ihre Eigentumsbelange geht, nicht wollen, dass darüber möglicherweise im Fernsehen berichtet wird, dann müssen Sie jetzt entsprechend remonstrieren. Ansonsten nimmt das hier seinen Lauf. - Bitte!

Lübbecke (Einwender):

Mein Name ist Lübbecke. Wir sind der im Süden dieses geplanten ersten Abschnittes ansässige landwirtschaftliche Betrieb. Wir sind auch derjenige landwirtschaftliche Betrieb, der, glaube ich, am stärksten von dieser neuen Autobahn betroffen wird; denn man wird uns in etwa, wenn ich das richtig übersehe, 15 ha Ackerland entweder für die direkte Trassenführung oder für irgendwelche zusätzlichen Umweltmaßnahmen, die da anstehen, wegnehmen.

Wir haben einige Einwendungen hier im Verfahren schriftlich formuliert, die von Ihnen teilweise für uns schlüssig beantwortet worden sind, teilweise aber auch im Konjunktiv beantwortet worden sind; das heißt, das wird dann in anderen Sparten erledigt.

Was uns noch ganz besonders am Herzen liegt, ist Folgendes: Es ist nicht damit getan, dass man dahingeht und sagt: Wir kaufen euch die Flächen ab. Hier hast du 2,50 € dafür, und nun sei zufrieden. - Wir haben wiederholt darauf hingewiesen - das wird hier nicht berücksichtigt -, dass wir bitte schön einen Flächenausgleich bekommen. Wenn die Bundesrepublik Deutschland mir Flächen wegnimmt, dann kann ich von der Bundesrepublik Deutschland erwarten, dass sie adäquat an anderer Stelle - ich weiß, dass Flächen vorhanden sind - diese Flächen ausgleicht. Mir ist nicht damit gedient - ich wiederhole es noch einmal -, dass man uns finanzielle Mittel in die Hand drückt, sondern wir sind Landwirte, wir sind Bauern und möchten das ganz gern bleiben. Um das einmal mit einem platten Wort auszudrücken: Wir leben von unserer Scholle, und das soll auch so bleiben. Deswegen stelle ich fest, dass neben unseren anderen Einwendungen, die hier formuliert worden sind und die teilweise beantwortet sind, diese entscheidende Aussage nicht getroffen worden ist, wo und wann wir Ersatzland bekommen können. Vielleicht könnte man das hier behandeln. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Lübbecke, für die Darstellung dieser Einwendung. - Wer vom Vorhabenträger möchte antworten?

Recklies (Antragsteller):

Karl-Heinz Recklies. Ich bin zuständig für den Grunderwerb im Regionalen Geschäftsbereich Lüneburg. - Wir können Ersatzland im Zuge der Durchführung der Baumaßnahme A 39 nicht zur Verfügung stellen. Wir sind nicht in der Lage, Landhandel zu betreiben, sondern wir müssen für die Baumaßnahme die nötigen Flächen erwerben und für die Baumaßnahme zur Verfügung stellen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn ich kurz zurückfragen darf: Wieso sind Sie nicht in der Lage, Ersatzland zur Verfügung zu stellen? Ist nichts verfügbar, oder woran scheitert das?

Recklies (Antragsteller):

Es ist kein Flurbereinigungsverfahren, das hier durchgeführt wird. Es ist freier Grunderwerb. Wir können jetzt nicht Flächen erwerben und bestimmten Eigentümern zur Verfügung stellen. In diesem Falle ist es dann auch so, dass andere betroffene Eigentümer das gleiche Recht für sich in Anspruch nehmen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Bitte, Herr Lübbecke!

Lübbecke (Einwender):

Da muss ich einmal kurz intervenieren. BVVG, sagt Ihnen das etwas? Ich weiß, dass die BVVG noch zig Tausend Hektar zur Verfügung hat, die zwar in anderen Bundesländern liegen, aber gegebenenfalls hier zum Tausch angeboten werden können. Ferner gibt es hier die NLG, die Niedersächsische Landgesellschaft, die auch Eigentümerin von Flächen ist und durchaus in der Lage ist, diese zum Tausch anzubieten. Warum wird das nicht berücksichtigt? Ich weiß, dass die NLG im Raum angrenzender Gemeinden Flächeneigentümer ist. Warum wird nicht vonseiten der Planung auf diese Flächen zurückgegriffen? Das müsste man mir auch noch einmal erklären. - Danke.

Recklies (Antragsteller):

Wir können keine Flächen ankaufen und sie Dritten zur Verfügung stellen. Wir zahlen einen Ausgleich in Geld, der gutachterlich ermittelt wird. Jeder Eigentümer, der von Landabzug betroffen ist, kann selbst an diese Institutionen herantreten und diese Flächen erwerben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Lübbecke, ich denke, das ist für Sie jetzt nicht wirklich zufriedenstellend. - Gibt es keine Flächen in öffentlicher Hand, die hier zur Verfügung gestellt werden können?

Recklies (Antragsteller):

Nein, im Moment nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. - Herr Lübbecke, ich kann Sie gerade nicht sehen. Ich denke aber, das ist auch für Sie nicht die erfüllende Antwort.

Lübbecke (Einwender):

Nein, das ist absolut keine erschöpfende Auskunft, weil ich weiß, dass die Niedersächsische Landgesellschaft Flächen in den im Umkreis liegenden Kommunen hat, die sie ihr Eigentum nennt. Ich weiß nicht, warum man darauf nicht zugreift. Das erschließt sich mir nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich muss die Aussage des Vorhabenträgers erst einmal so hinnehmen, dass keine Flächen zur Verfügung stehen. **Ich bitte aber auch, noch einmal näher darzulegen, welche Wege Sie ausgeschöpft haben, also Ihnen mögliche Wege, um Land zur Verfügung zu stellen.** Ich weise darauf hin, dass es immer Vorrang hat, wenn man Ersatzland zur Verfügung stellt, bevor hier in ein Entschädigungsverfahren gegangen wird.

Zu dem Thema Flächeninanspruchnahme gab es noch mehrere Wortmeldungen. Ich weiß jetzt nicht, in welcher Reihenfolge Sie sich gemeldet hatten. Herr Pahl!

Pahl (Einwender):

Ich habe mich bisher mit diesem Thema nicht befasst. Aber ich finde es hochinteressant.

Die Frage geht an Sie, der Sie gerade geantwortet haben. Die Frage ist: Sind Sie gesetzlich oder aufgrund irgendwelcher hausinternen Vorgaben gebunden, dass Sie sich nicht bemühen dürfen, etwas zu versuchen? Oder ist es so, dass Sie es einfach nicht machen? Ich möchte gerne diese Differenzierung von Ihnen wissen, zumal Sie dreimal dasselbe gesagt haben. Das war's.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Pahl, wenn ich hierzu noch kurz etwas sagen dürfte. Das war im Prinzip auch die Frage, die ich - zugegeben, etwas anders formuliert - gerade an den Vorhabenträger gerichtet habe, bzw. ich habe ihn gerade aufgefordert, noch einmal darzulegen, aus welchen Gründen die Ersatzlandstellung so nicht möglich ist.

Im Übrigen möchte ich die Erörterung, was Eigentum angeht, auf die Personen beschränken, die dann auch wirklich Flächen abgeben sollen. - Frau Niemann!

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Mir erschließt sich, ehrlich gesagt, jetzt gerade gar nichts. Ich bin ganz verwundert über Ihre Darstellung, warum für den ersten Abschnitt da so entschieden wird; denn in anderen Abschnitten - in den Abschnitten 2 und 3 zum Beispiel - ist es durchaus üblich, über ein Flurbereinigerungsverfahren zu entscheiden. Warum man den Bereich von Herrn Lübbecke nicht an den Abschnitt 2 diesbezüglich angrenzt oder ihn mit einbezieht oder etwas Ähnliches durchführt, das erschließt sich mir jetzt nicht. Ich bin immer davon ausgegangen, dass bei einem derartigen

Großprojekt, wenn landwirtschaftliche Flächen enteignet werden oder in dieses Projekt einfließen, durchgängig ein Flurbereinigerungsverfahren notwendig ist; Das Gesetz gibt ja die Unternehmensflurbereinigung vor. Ich hätte gerne gewusst, warum dieser Betrieb da herausfällt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Niemann. Das ist auch nicht wirklich Ihre ureigenste Angelegenheit. - Herr Günther, wollen Sie auch zu dem Thema vortragen? Dann kann der Vorhabenträger gleich gesammelt darauf antworten.

RA Günther (Einwender):

Genau. Dazu möchte ich kurz etwas sagen. - Eine Flurbereinigung muss natürlich nicht durchgeführt werden, obwohl sie oft sinnvoll ist, wie bei der A 26 zum Beispiel. Da haben wir Unternehmensflurbereinigerungen. Gleichwohl ist es so, wenn die öffentliche Hand, insbesondere der Vorhabenträger; über Flächen verfügt, dann muss er die zum Tausch anbieten. Wenn er nicht über Flächen verfügt, aber bei dem landwirtschaftlichen Betrieb eine Existenzgefährdung zu erwarten ist, dann kann es unter Umständen auch die Pflicht des Vorhabenträgers sein, Flächen zu erwerben, um Tauschflächen anbieten zu können und damit die Existenzgefährdung zu vermeiden. Insofern sind das Fragen, die sorgfältig geprüft werden müssen. Sonst gehen Sie unter Umständen das Risiko eingehen, dass ein Planfeststellungsbeschluss, der das nicht mit berücksichtigt, unter Umständen angefochten werden kann.

Ich habe noch eine Frage zu meinen Mandanten: Was das Tunnelbauwerk angeht, so ist mir aus dem Hamburger Tunnelbauvorhaben bei der A 7 geläufig, dass wir dort Erdanker brauchen, um die Tunnel zu stabilisieren. Ist das auch hier so, dass Sie mit Erdankern in die Grundstücke hineingehen müssen, um die Tunnelbauwerke zu stabilisieren?

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank für die Anfrage. - Wer möchte dazu Stellung nehmen?

Recklies (Antragsteller):

Ich wollte noch kurz etwas zu dem anmerken, was Frau Niemann gesagt hat. Die Flächen von Herrn Lübbecke können nicht in ein Flurbereinigerungsverfahren einmünden, da es in diesem Bereich Bewertungen gibt, die gutachterlich erstellt wurden, und da es sich anteilmäßig um Gewerbebauparzellierungsland handelt. Aus dem Grunde ist ein Flurbereinigerungsverfahren oder eine Aufnahme dieser landwirtschaftlichen Flächen in ein Flurbereinigerungsverfahren nicht möglich.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für diese Erläuterung. - Dann haben wir noch den zweiten Punkt, den Herr Günther aufgeworfen hat. Mich speziell würde auch die Frage interessieren, ob die Flächeninanspruchnahme mit einer Existenzgefährdung

verbunden ist, was sicherlich dann weiter in die Abwägung einzustellen wäre.

Matz (Antragsteller):

Ich war jetzt noch bei dem Punkt Verankerung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Okay. Dann ziehen Sie das vor.

Matz (Antragsteller):

Hinsichtlich der Verankerung, also der Erdanker im Bereich des Tunnelbauwerks, ist es so, dass wir in den heute vorhandenen Stützwänden diese Verankerung haben, auch grundbuchrechtlich gesichert haben. Auch zukünftig wird das so der Fall sein.

RA Günther (Einwender):

Es ist ja wahrscheinlich so, dass die vorhandenen Lärmschutzwände aus statischen Gründen nicht geeignet sind, als Tunnelwände zu dienen. Sie werden wahrscheinlich abgebaut, und dann werden neue Tunnelwände errichtet. In Stellingen an der A 7, wo das Problem ähnlich bewältigt wird, werden die vorhandenen Erdanker gekappt und auf den Grundstücken belassen, und es werden neue Erdanker gesetzt, um insbesondere während der Bauphase den Tunnel zu stabilisieren, damit er seine Statik hat.

Matz (Antragsteller):

Das ist richtig. Das wird hier sehr ähnlich sein.

RA Günther (Einwender):

Aber dann brauchen Sie natürlich für die neuen Erdanker neue Grunddienstbarkeiten.

Matz (Antragsteller):

Richtig.

RA Günther (Einwender):

Ich habe den Akten nicht entnommen, dass Sie im Rahmen des Grundstückserwerbs Grunddienstbarkeiten vorgesehen haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, ist den Planunterlagen zu entnehmen, wie Sie diese Inanspruchnahme sichern wollen?

RA Günther (Einwender):

Ich habe gerade den Erläuterungsbericht aufgeschlagen. Ich habe nicht gesehen, dass Sie da Grunddienstbarkeiten für neue Erdanker vorsehen. Wenn das fehlt, ist das natürlich ein schwerer Planungsfehler, weil Sie da eine unvollständige Planung haben, eine Planung, die nicht realisierbar ist.

Matz (Antragsteller):

Die Grunddienstbarkeiten für die Erdanker sind in den Planunterlagen vorhanden. Sie sind auch so vorgesehen.

RA Günther (Einwender):

Können Sie da die Fundstellen angeben, damit wir das noch einmal überprüfen können?

Matz (Antragsteller):

Ich suche es Ihnen nachher in der Pause heraus. Dann können wir darüber sprechen.

RA Günther (Einwender):

Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dann war noch die Frage bezüglich der Existenzgefährdung.

Recklies (Antragsteller):

Ein Gutachten zur Existenzgefährdung wurde erstellt, und das liegt auch vor. - Wurde das der Planfeststellungsbehörde übergeben?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, es ist nicht die Frage, ob es mir übergeben wurde, sondern ich hätte gern gewusst, mit welchem Ergebnis das Gutachten abschließt. Oder betrifft das Ihren Belang, Herr Lübbecke, und soll hier nicht öffentlich besprochen werden, mit welchem Ergebnis das Gutachten abschließt?

Recklies (Antragsteller):

Es sind individuelle Angaben in dem Gutachten.

Lübbecke (Einwender):

Wenn ich dazu kurz etwas sagen darf: Das Gutachten ist erstellt worden, und das Gutachten besagt, dass der Betrieb in seiner Existenz nicht betroffen ist. Ich finde, das reicht dann für hier. Das muss nicht noch weiter breitgetreten werden. Das ändert nichts an der bestehenden Tatsache, dass wir mit ca. 15 ha - ich wiederhole das noch einmal - betroffen sind und ich eigentlich nicht einsehe, dass einer der größten Grundbesitzer dieses Staates mir 15 ha wegnimmt und nicht adäquat irgendwo wiedergeben kann. Das ist für mich überhaupt nicht einsehlich. Wenn der Planfeststellungsbeschluss so gefasst wird, wird das eine Klage nach sich ziehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, auch für die deutliche Aussage. - Das Thema Flächeninanspruchnahme ist, denke ich, jetzt für den südlichen Bereich geklärt. Weitere Flächeninanspruchnahmen sind aber im Bereich der Trasse vorgesehen. Wer möchte denn hierzu noch vortragen? - Bitte!

Kaschel (Einwender):

Kaschel. Ich wohne im Bereich Moorfeld. Ich habe eine Frage an Herrn Matz. Herr Matz, Sie haben vorhin ausgeführt, dass Sie 2 m breite Bankette zusätzlich in die Planung einstellen. Wie viel weniger Flächeninanspruchnahme wäre erforderlich, wenn Sie diese 2-m-Vorratsplanung nicht betreiben würden?

Matz (Antragsteller):

Noch einmal: Wie viel Meter Fläche wären - -

Kaschel (Einwender):

Wie viel Quadratmeter Fläche bräuchten Sie weniger, wenn Sie diese Vorratsplanung nicht betreiben würden?

Matz (Antragsteller):

Die exakte Zahl kann ich Ihnen gleich herausuchen, Wir haben dafür eine Darstellung. Es ist ein 1 m breiter Streifen auf beiden Seiten von der Anschlussstelle Nord bis zur B 4. - 5.700 m² sind das ungefähr.

Verhandlungsleiter Dierken:

Allein von dem Grundstück des Herrn Kaschel? Wohl nicht.

Matz (Antragsteller):

Nein.

(Heiterkeit)

Auf der gesamten Fläche, also in dem Bereich zwischen Anschlussstelle Nord und der zukünftigen Anschlussstelle B 4. Ergänzen möchte ich an der Stelle noch, dass es sich nicht um eine Vorratsplanung handelt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, dass der Terminus Vorratsplanung nicht so juristisch gemeint war. Aber es ist klar, was damit gemeint ist. - Haben Sie eine Darstellung oder Zahlen, wie viel das pro Grundstück etwa ausmacht?

Matz (Antragsteller):

Das ist ja bei jedem Grundstück unterschiedlich. Es kommt immer darauf an, was für eine Breite ein Grundstück zur A 39 hat. Da gibt es keine Durchschnittszahl.

Verhandlungsleiter Dierken:

Man kann aber in etwa sagen, dass es 1 m mehr ist?

Matz (Antragsteller):

Bei demjenigen, dessen Grundstück direkt an der Autobahn im normalen Verlauf liegt, ist es auf der gesamten Länge zur Autobahn 1 m mehr.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Kaschel, reicht Ihnen das erst einmal? - Gut. - Bitte!

Groß (Einwender):

Mein Name ist Groß. Ich bin direkter Anlieger an dem Tunnel und höre gerade von einer Verankerung, wovon ich vorher gar keine Kenntnis hatte. Ich glaube, das ist das Grundstück Nr. 16. Da muss ein Streifen - „Land“ ist ein bisschen zu viel gesagt - abgegeben werden. Wie sieht das jetzt eigentlich mit der Verankerung aus? Muss da das Grundstück mit in Anspruch genommen werden. Mir sind da überhaupt keine Hinweise bekannt. Darauf hätte ich gern eine Antwort.

Matz (Antragsteller):

Für die Verankerung selbst wird das Grundstück - ich gehe einmal davon aus, Sie denken, dass wir da Aufgrabungen oder Ähnliches machen werden - unterirdisch in Anspruch genommen. Deswegen gibt es auch eine Grunddienstbarkeit, dass dieser Anker da im Erdreich verbleibt. Es wird also nicht oben der Garten aufgegraben. Vielmehr wird von der Seite aus gebohrt, geschossen, verschäumt.

Groß (Einwender):

Es wird aber das Grundstück in der Tiefe beansprucht?

Matz (Antragsteller):

In der Tiefe, ja.

Groß (Einwender):

Es gibt ja vom Grundbuchamt Auflagen, die ich habe löschen lassen, dass, wenn sich irgendwelche wertvollen Stoffe im Boden befinden, der Bund bzw. das Land eine rechtliche Eingriffsmöglichkeit hat und nicht ich. Das Gleiche, denke ich, müsste analog für die Verankerung gelten, also dass der Grund und Boden nicht unterirdisch angegriffen wird und auch nicht, dass Sie da anfangen, seitliche Verankerungen quer ins Grundstück hineinzulegen. Davon müsste ich zumindest Kenntnis haben.

Matz (Antragsteller):

Das ist richtig. Wo welcher Anker dann tatsächlich gesetzt wird, ist im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen. Dazu wird es sicherlich mit den einzelnen Beteiligten Gespräche geben müssen.

Groß (Einwender):

Aber warum wird das nicht vorher gemacht? Warum wird das erst als Fakt hingestellt?

Matz (Antragsteller):

Weil der tatsächliche Standort eines einzelnen Ankers zum heutigen Zeitpunkt nicht feststeht.

Groß (Einwender):

Nein, es geht um das gemeinsame Thema. Ich will nicht wissen, ob ein Anker 1,50 m nach links oder nach rechts verschoben wird, sondern ob er tatsächlich auch das Grundstück berührt, das heißt, die Grundstücksgrenze überschreitet.

Matz (Antragsteller):

Das meinte ich eben mit den Ausführungen. Es ist heute nicht eindeutig zu sagen, ob bei Ihnen ein Anker sein wird oder nicht.

Groß (Einwender):

Ach so, Sie meinen, dass das Grundstück generell nicht betroffen wird.

Matz (Antragsteller):

Ich habe nicht gesagt, dass Ihr Grundstück generell nicht betroffen sein wird.

Groß (Einwender):

Nein, aber betroffen sein könnte - wollen wir es einmal so sagen.

Matz (Antragsteller):

Richtig.

Groß (Einwender):

Schönen Dank.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank auch, Herr Groß, für dieses Thema. Herr Matz hat ja zugesagt, in der Pause gleich zu gucken, wo in den Planunterlagen verankert ist, dass diese Grundstücksinanspruchnahme erforderlich ist, zumindest in einer generellen Darstellung, und dass hierfür gegebenenfalls Dienstbarkeiten notwendig sind.

Herr Kaschel!

Kaschel (Einwender):

Nach meinem Kenntnisstand haben wir es mit dauerhaften Flächeninanspruchnahmen und temporären Inanspruchnahmen zu tun. Ich bitte den Vorhabenträger, einmal zu erläutern, welche Maßnahmen er geprüft hat, um die temporären Inanspruchnahmen von Flächen zu minimieren. Insbesondere möchte ich gern wissen, welche Tunnelbauverfahren geprüft wurden, um den Eingriff in die angrenzenden Grundstücke zu minimieren.

Matz (Antragsteller):

Was die beiden unterschiedlichen Belastungen der anliegenden Grundstücke, die Sie eben schon genannt haben, angeht, so ist die dauerhafte Nutzung bzw. die dauerhafte Inanspruchnahme mit der Maßnahme an sich verbunden. Das heißt, wie der Name schon sagt, es wird dann so bleiben, wie es ist. Die temporären Streifen, die wir in den Planunterlagen dargestellt haben, sind für Sicherheitsbereiche, Lagerflächen etc. pp. vorgesehen. Das heißt, die sind bauzeitlich bedingt.

Im Bereich des Lärmschutz隧nells drängt sich natürlich die Durchführbarkeit eines Tunnelbauwerks aufgrund der gegebenen Situation an der Örtlichkeit auf, sprich: Wir haben dort heute eine Troglage. Wir haben eine Abfangung des Höhenunterschiedes mit den Wänden, die heute vorhanden sind. Sehr ähnlich wird die Konstruktion als Rahmen nachher auch für das Bauwerk an sich aussehen. Wir machen an dieser Stelle ja keinen klassischen Tunnelbau mit Bohrungen oder Sonstigem. Von daher ist das Stellen der Wände bzw. das Rammen oder Gründen der Wände entsprechend den technischen Erfordernissen durchzuführen. Damit stellt sich auch nicht die Frage, ob wir andere Verfahren - ich weiß nicht, worauf Sie hinauswollen - hinsichtlich tatsächlicher Tunnelbaustellen etc. pp. geprüft haben.

Kaschel (Einwender):

Es gibt raumsparende Bauweisen, indem Sie zum Beispiel die Wand in Form einer Bohrfallwand oder auf ähnliche Art runtertreiben, und es gibt raumintensive Bauweisen, indem Sie eine Böschung aufbauen und dann die Wände im Trockenen vollständig herrichten. Mich würde interessieren, welche dieser Bauweisen Sie gewählt haben.

Brodehl (Antragsteller):

Wir haben in diesem Fall die Problematik, dass Wände vorhanden sind, die über Anker im Erdreich gehalten werden. Bevor wir unsere neuen Wände für die Abdeckung - ich will jetzt einmal nicht „Tunnel“ sagen, weil sich das immer so anhört, als ob man da irgendwo durchs Erdreich bohrt; das können wir hier nicht - setzen, müssen wir die bestehenden Wände entlasten und die vorhandenen Rückverankerungen kappen. Ansonsten kommen wir da nicht runter. Von daher wird in gewisser Weise eine Bautätigkeit von der Rückseite erforderlich sein. Wir können die Wände etappenweise runternehmen, sodass das Baufeld auf der Seite der Bebauung möglichst gering gehalten wird. Das war auch immer unser Anspruch bei der Planung.

Wir haben dort, wo Bebauung ist - es gibt ja auch Flächen, wo erst einmal keine Bebauung direkt ansteht -, Tiefgründungen und dann natürlich aufgrund der Nähe zur Bebauung erschütterungsarme Bauverfahren vorgesehen. - Reicht das als Antwort aus? Also, das wird natürlich von oben runtergetrieben, klar.

Kaschel (Einwender):

Sie haben immer noch nicht dargestellt, warum Sie dort keine Bohrfallwand herstellen und dann abdecken, -

Brodehl (Antragsteller):

Doch.

Kaschel (Einwender):

- sondern Sie sagen jetzt gerade, Sie werden die Wand entlasten. Mit einer Bohrfallwand kann man das genauso machen. Man kann mit einer Bohrfallwand auch die Anker überbohren, um die andere Wand abzubrechen. Noch ist die Variantenuntersuchung für mich nicht eingängig.

Brodehl (Antragsteller):

Es werden nach derzeitigem Wissensstand Bohrfallwände eingesetzt. Es wird also keine Rammung geben.

Kaschel (Einwender):

Wenn Sie dort Bohrfallwände einsetzen, dann ist die nächste Frage: Wozu brauchen Sie dann die temporäre Inanspruchnahme von Privatgrundstücken?

Brodehl (Antragsteller):

Weil man die vorhandene Stützwand entlasten muss. Man kann doch nicht einfach hinten etwas reinstecken; dann kippt es vorne weg, bzw. man kommt da gar nicht runter.

Kaschel (Einwender):

Ich hätte gern einmal Ausführungen des Baugrundgutachters, der hier auch anwesend ist, zu den Entlastungskriterien und dazu, wie tief diese Bohrfallwand gegründet werden wird.

Sandt (Antragsteller):

Dazu muss ich sagen, dass ich in diesen Planungsbereichen so intensiv nicht eingebunden worden bin. Meine Aufgabe war, verschiedene Verfahren vorzuschlagen, die dann in die Planung hätten eingehen können.

Kaschel (Einwender):

Könnten Sie diese Verfahren kurz einmal erläutern?

Sandt (Antragsteller):

Da gibt es genau die Verfahren, die hier zum Teil schon angesprochen worden sind: Das sind Bohrpfähle; das sind Spundwände, und es sind Winkelstützen. Es gibt diverse Maßnahmen, die dann auf die Örtlichkeiten bezogen werden müssen.

Kaschel (Einwender):

Nach meinem Kenntnisstand, nach der Präsentation von Herrn Matz ist in unserem Bereich dort in Moorfeld die Winkelstützwand vorgesehen worden. Ist das so?

Sandt (Antragsteller):

Das weiß ich nicht. Dazu kann ich Ihnen nichts sagen.

Kaschel (Einwender):

Könnten Sie das bitte noch einmal präsentieren, Herr Matz? - Sie haben in der einen Präsentation, in der schönen Animation, auch Bauzustände präsentiert, wann welcher Bauzustand erreicht wird. Vielleicht haben Sie die noch einmal da. Das war eine Präsentation im Rahmen der Bürgerinformation in 2012.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, wenn es einen kleinen Moment dauert, die herauszusuchen, dann können wir eine andere Erörterung vorziehen. Wenn es Ihnen recht ist, Herr Kaschel, dann stellen wir das kurz zurück. Wir können das gegebenenfalls, wenn es nur darum geht, wie im Bereich Ihres Grundstücks dort gearbeitet wird, vielleicht auch in der Pause machen. - Ich ziehe erst einmal eine andere Erörterung vor, bis Herr Matz die Stelle gefunden hat.

Wer trägt noch zu der Frage Flächeninanspruchnahme vor? - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Ich möchte zu den Erdankern noch kurz etwas ansprechen. Es gibt da drei Problemfelder. Das eine ist die Grunddienstbarkeit. Die führt zu einem merkantilen Minderwert der Grundstücke und muss entschädigt werden; das ist unstrittig.

Das Zweite, was gelegentlich vorkommt, ist, dass die Flüssigkeiten für die Bodenanker - jedenfalls wird es in

Hamburg so funktionieren -, die hineingespritzt werden und die sich dann am Kopfende etwas ausbreiten und verfestigen, wodurch die Bodenanker Halt bekommen, damit sie nicht wieder herausgezogen werden, unter Umständen hochquellen und zu Gebäudeschäden führen können. Das ist nicht gänzlich auszuschließen.

Das Dritte ist, dass die Bodenanker, wenn sie gekappt werden, dann zwar im Grundstück verbleiben, aber unter Umständen ein Bauhindernis sein können, was zu höheren Baukosten führt, wenn man dann als Grundstückseigentümer wieder an das Grundstück ran will.

Diese Fragen sind in Hamburg im Planfeststellungsbeschluss mit behandelt worden. Das ist mit Duldungspflichten, aber auch gleichzeitig mit Entschädigungszahlungen versehen worden. Die Punkte, die ich gerade genannt hatte, sind da mit drin. Es heißt in diesem Planfeststellungsbeschluss dann weiter:

„Die durch die Entfernung der Anker entstehenden Mehrkosten“

- also in dem Fall, dass dort irgendjemand bauen will und diese Anker entfernen will, etwa um Keller einzurichten -

„sind bereits im Rahmen der Entschädigung für die Inanspruchnahme durch die Bodenanker zu berücksichtigen.“

Ich kann Ihnen vielleicht Kopien von diesem Planfeststellungsbeschluss geben, wo diese für uns hier auch wichtigen Punkte behandelt worden sind, sodass Sie prüfen können, ob Sie das eine oder andere ähnlich sehen. Das sind durchaus drei wichtige Punkte. Deswegen würde ich ganz gern wissen, wo Sie das in den Planfeststellungsunterlagen behandelt haben; denn im Erläuterungsbericht habe ich dazu nichts gefunden.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Sofern dieser Punkt und diese Vorgehensweise mit der Inanspruchnahme von Eigentum verbunden ist und es hier zu Grunddienstbarkeiten kommen muss, ist das auch ein für mich interessanter Punkt.

(Folie)

Herr Matz, was legen Sie jetzt auf? Ist das zu Herrn Kaschel, oder ist das allgemein zu diesen Verankerungen?

Matz (Antragsteller):

Ich gehe einmal davon aus, dass das die Darstellung ist, die Sie aus der kleinen Informationsveranstaltung vor ungefähr einem Jahr kennen?

Kaschel (Einwender):

Nein. Sie hatten eine Darstellung gewählt, in der Sie dargestellt haben, wie das Tunnelbauwerk im Bereich Moorfeld in der Tallage, dort, wo es heute im Trog liegt, gebaut werden soll. Darin stellten Sie dar, dass Sie Winkelstützwände aufgehen lassen und den Seitenraum

abböschten, um die Baufreiheit zu erstellen. Dieser Darstellung konnte ich nicht entnehmen, dass Sie Bohrfallwände erstellen werden und diese dann zu seitlichen Konstruktionseinheiten des Tunnels, also zu den Tunnelwänden machen werden.

(Folie)

Genau, da geht es weiter.

Matz (Antragsteller):

Ja, okay. Das war der Urzustand, also der Ausgangszustand. Dann sind wir hier so durchgegangen. Sie meinen diese Darstellung?

Kaschel (Einwender):

Ja.

Matz (Antragsteller):

Ich gehe jetzt einmal in den ersten Zwischenzustand bzw. Bauzustand hinein. Ich weiß nicht, welche Winkelstützwand Sie meinen. Meinen Sie die auf der rechten Seite hier in diesem Bereich? - Das ist die angesprochene Schlitzwand. Hier ist die vorhergehende Arbeitsebene zu schaffen. Hier ist der Abtrag der heutigen Böschung mit der vorhandenen Stützwand. Hier ist die vorhandene Verankerung dargestellt, und hier ist die neue Verankerung dargestellt. Jetzt weiß ich nicht - das müssen Sie selber sagen -, wo - -

Kaschel (Einwender):

Sie haben dahinter eine Böschung 2 zu 1 dargestellt, rot eingezeichnet. Wozu ist die da?

Matz (Antragsteller):

Das ist für die Arbeitsebene, also für den Arbeitszustand an sich. Damit ist auch diese temporäre Flächeninanspruchnahme begründet. Das ist diese braune Fläche.

Kaschel (Einwender):

Das heißt, Sie bringen die gesamte senkrecht stehende, rot schraffierte Schlitzwand nicht von dem heutigen Horizont aus ein, sondern nehmen vorher den gesamten Boden dort weg und müssen deswegen in unsere Grundstücke eingreifen. Ist das richtig?

Matz (Antragsteller):

Nein, das wird vom heutigen Horizont aus hergestellt. Das ist die Arbeitsebene, die Sie hier sehen; das ist der gleiche Horizont wie heute. Die Lage der Wand an sich passt sich natürlich den neuen Erfordernissen des Querschnitts an. Sie wird ein wenig weiter außen liegen, wenn man so möchte.

Kaschel (Einwender):

Augenscheinlich verstehen Sie mich nicht. Die heutige Arbeitsebene wäre im Bereich der derzeitigen Spundwand oben liegend. Ich kann es Ihnen leider von hier aus nicht zeigen. - Ja, genau dort. Das wäre die Arbeitsebene. Von dort aus könnten Sie die Schlitzwand herunterbringen. Das machen Sie aber nicht, weil Sie derzeit eine

Ankerlage dazwischen haben. Habe ich das richtig verstanden? Deswegen werden Sie den gesamten Boden abtragen und in unsere Grundstücke eingreifen bzw. diese in Anspruch nehmen. Ist das so?

Matz (Antragsteller):

Ja.

Kaschel (Einwender):

Gut. Warum machen Sie dann keine Bohrfallwand, um diese von da oben nach unten zu bringen, ohne unsere Grundstücke in Anspruch zu nehmen?

Matz (Antragsteller):

Eine gewisse Inanspruchnahme des Grundstückes lässt sich auch damit nicht vermeiden, weil man immer einen gewissen Eingriff und auch eine gewisse Arbeitsebene, Sicherheitsabstände, Böschung etc. pp. hat. Also, das lässt sich so oder so nicht verhindern, weil wir da nun einmal sehr, sehr dicht beieinanderliegen, gerade auf der Ostseite.

Kaschel (Einwender):

Dann bitte ich doch einmal um die Darstellung der Abschätzung dieser beiden Inanspruchnahmen. Sie müssen ja irgendwo einen Variantenvergleich gemacht haben, wie Sie jetzt zu dieser Variante mit dem geringsten Eingriff in unsere Grundstücke gekommen sind.

Matz (Antragsteller):

Das, was wir hier dargestellt haben, ist natürlich eine schematische Darstellung für die damalige Präsentation und Vorstellung der Baumaßnahme an sich. So, wie das Bauwerk nachher tatsächlich gebaut ist, ist es damit verbunden, den dann aktuellen Stand der Technik auszuerschöpfen. Es ist natürlich das oberste Ziel, gerade in diesem Bereich der A 39, die Eingriffe auf private Flächen soweit wie möglich zu minimieren. Dass wir natürlich gerade in dem Anfangsbereich zur Erbstorfer Landstraße sehr, sehr dicht miteinander zu tun haben werden, das ist leider aufgrund der Örtlichkeit so gegeben. Auf der Westseite stellt sich das glücklicherweise etwas anders dar, da wir auf der Seite einen gewissen eigenen Streifen haben. Aber wir können nun einmal das Zusammenkommen mit privaten Flächen und öffentlichen Flächen an dieser Stelle nicht in Gänze verhindern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, meine Frage an dieser Stelle: Gibt es dazu eine textliche Beschreibung, wie Sie dort in diesem Bereich vorgehen, oder gibt es nur diese Zeichnungen, aus denen man dann entnehmen muss, wie die Bauphase dort voranschreitet. Gibt es auch Text dazu?

Matz (Antragsteller):

Grundsätzlich ist das Tunnelbauwerk im Erläuterungsbericht behandelt. Aber die detaillierten Ausführungen, wie tatsächlich gebaut und das umgesetzt wird, sind da nicht enthalten, weil es noch gar nicht so weit ist. Die Ausführungen stehen erst in den Startlöchern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Also, die Bauausführungsdarstellung ist jetzt nach Ihrer Ansicht so im Detail nicht möglich?

Matz (Antragsteller):

Ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Bitte!

Daedlow (Einwender):

Daedlow, Olaf. - Ich habe eine Frage: Nach dem Bild ist da jetzt eine doppelte Absicherung vorgesehen, einmal nach unten hin, damit die Wand nicht - von mir aus gesehen - nach links kippen kann, und dann als zweite Absicherung noch die Grundanker. Wieso gibt es diese doppelte Absicherung? Wenn man die Grundanker weglassen würde, würde die Wand doch trotzdem stehen bleiben.

Matz (Antragsteller):

Bei der vorhandenen?

Daedlow (Einwender):

Nein, bei dieser Darstellung jetzt.

Matz (Antragsteller):

Die vorhandene Wand muss ja zurückgebaut werden.

Daedlow (Einwender):

Nein, so wie es da jetzt ist, also die neue Wand.

Matz (Antragsteller):

Es sind ja mehrere Zustände, die hier dargestellt sind. Alles das, was ein bisschen braun bzw. schwarz dargestellt ist, -

Daedlow (Einwender):

Das Rote.

Matz (Antragsteller):

- ist Bestand heute. Das Rote ist das, was in dieser ersten Bauphase 1 a umgesetzt werden soll. Das muss sukzessive passieren. Wir haben eingangs ja schon erklärt, heute ist eine Wand vorhanden, die mit Erddruck von einer Seite belastet wird und dadurch eine Verankerung hat. Man kann jetzt nicht einfach die Verankerung kappen; denn dann würde diese Wand entsprechend fallen. Das ist hier eine sukzessive Darstellung. Das ist der Endzustand der Bauphase 1 a, wenn man so möchte.

Daedlow (Einwender):

Genau. Aber da wird der vorhandene Anker quasi weggebaggert.

Matz (Antragsteller):

Richtig.

Daedlow (Einwender):

Es kommt ein neuer roter seitlich hinein. Gleichzeitig wird aber nach unten gebohrt und da auch noch eine Verankerung hergestellt. Wieso diese zwei?

Matz (Antragsteller):

Die Gründung der Schlitzwand an sich erfolgt natürlich in der Vertikalen. Aufgrund der Gegebenheit, da es an der Stelle einen Höhenunterschied von - ich bin mir jetzt nicht ganz sicher - ungefähr 5 m geben wird, ist die Verankerung oben erforderlich. Erst wird bis hier gebaut. Das geht von hier unten irgendwo los. Also, die Tiefe stimmt jetzt nicht; das ist nicht maßstäblich. Es entwickelt sich das Bauwerk von unten nach oben; damit ist es dann gegründet. Irgendwo kommen wir dann an diesen Horizont, wo dann das Erdreich entsprechend wieder angefüllt wird. Damit ist dann auch die Verankerung hier erforderlich. Das ist nicht ein Bauteil an sich, das hingestellt wird, sondern das entwickelt sich alles.

Daedlow (Einwender):

Wenn es nicht maßstäblich ist, wie soll man das dann beurteilen? Entweder es wird so gebaut, wie es da dargestellt ist, oder halt nicht.

Matz (Antragsteller):

Das ist eine schematische Darstellung zur Erläuterung der Bauphasen vor ungefähr einem Jahr in der kleinen Runde der Anlieger.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz. - Ich denke, dass eine präzise Darstellung des tatsächlichen Bauablaufs für jedes Haus im Trassenbereich nicht möglich ist.

Matz (Antragsteller):

Das wird im Zuge der Ausführung dann sicherlich möglich sein. Dann wird man sehen, wo genau welche Anker platziert werden, wo genau die Flächeneingriffe tatsächlich stattfinden. Das wird zu einem gegebenen Zeitpunkt auf jeden Fall da sein.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich habe jetzt noch zwei Wortmeldungen. - Ich möchte an dieser Stelle ganz kurz noch einmal darauf hinweisen, dass wir eine Mittagspause vorgesehen haben, die um 12.30 Uhr beginnen soll. Wir haben also noch 20 Minuten. Ich denke, es ist nicht sinnvoll, noch den nächsten Themenblock anzupeilen. Aber ich denke, dass wir mit dem Bereich Eigentum denn doch bis zur Mittagspause durch sind. - Herr Kaschel noch einmal!

Kaschel (Einwender):

Herr Matz, ich stelle fest, Sie haben gerade ausgeführt, dass diese Stützwand in offener Bauweise als Hochbauteil hergestellt wird und nicht als Schlitzwand oder als Bohrfallwand vorab heruntergebracht wird, um die Flächeninanspruchnahme zu minimieren. Erläutern Sie doch einmal bitte, welche Kostengesichtspunkte Sie gegeben

nenfalls dazu getrieben haben. Kann es sein, dass eine Schlitzwand bzw. Großbohrfallwand in der Herstellung teurer ist als die von Ihnen favorisierte Lösung?

Matz (Antragsteller):

Es handelt sich doch hier um eine Schlitzwand.

Kaschel (Einwender):

Das haben Sie eben anders ausgeführt. Sie haben eben dargestellt, dass diese Wand von oben nach unten aufgebaut wird mit der Konsole und dem Winkel und dann dem darauf aufgehenden Hochbauteil. Aus meiner Sicht könnte von der bestehenden Geometrie, von der bestehenden Lage her das Verfahren so aussehen, dass zunächst eine Großbohrfallwand an den Seiten heruntergebracht wird, die Anker der derzeitigen Stützwand überbohrt werden, danach der Abbau des gesamten bestehenden Bauwerks erfolgt und dann in diesem Schatten der Baufreiheit die Fahrbahnen hergestellt werden. Kann es sein, dass Kostengesichtspunkte dazu geführt haben, dieses Bauverfahren nicht zu wählen?

Matz (Antragsteller):

Ist mir nicht bekannt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herrn Pahl, wollen Sie auch zu diesem Thema sprechen? Sind Sie da auch in eigener Sache betroffen?

Pahl (Einwender):

Ich vertrete auch die Anwohner an der Scheffelstraße, hier speziell Scheffelstraße 27. Dieses Haus steht mit der Hauswand direkt auf der Grundstücksgrenze. Das wurde erlaubt, weil es zwischen dem Grundstück und der Ostumgehung ein kleines Waldstück gibt. In dieser Richtung wird die Ostumgehung verbreitert, um den Tunnel einbringen zu können. Wenn jetzt von der Seite noch ein Stück abgegraben wird, denke ich, dass die eine Hauswand zusammenfallen wird. Insofern bin ich Herrn Kaschel ganz dankbar, dass er ein anderes Verfahren einführt; denn ich glaube, die Hausbewohner würden gern wissen, wie das mit ihrem Haus aussieht. Ich denke, das ist das Haus, das von allen Häusern im Tunnelbereich am meisten gefährdet ist.

Verhandlungsleiter Dierken:

Kann das Grundstück einmal visualisiert werden?

(Folie)

Matz (Antragsteller):

Ich gehe davon aus, Sie meinen dieses Grundstück hier?

(Zuruf)

- Das ist aber nicht das am meisten betroffene Haus. Welches meinen Sie?

(Pahl (Einwender): Nr. 27 steht ganz dicht dran!)

- Sie meinen das?

(Pahl (Einwender): Genau das!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Scheffelstraße 27.

Matz (Antragsteller):

Wenn Sie sich die Darstellung hier einmal ansehen, dann sehen Sie diese grüne Linie hier. Das ist die Grundstücksgrenze dieses Flurstücks bzw. dieses Grundstücks. Das steht natürlich nicht am dichtesten an der Baumaßnahme, die wir da vorhaben, sondern es ist eigentlich eines der Gebäude, das am weitesten weg steht bzw. am wenigsten betroffen ist.

Pahl (Einwender):

Das kann ich nicht ganz teilen. Uns wurde vor Ort gezeigt, wie das da aussieht.

Wir sind jetzt hier in einem Saal, im grünen Bereich, wo man am Tisch sitzt und sich nicht die Natur anguckt. Es empfiehlt sich auch, ins Gelände zu gehen und sich anzusehen, wie das aussieht. Uns ist dargestellt worden, wie weit das abgegraben wird. Da ist zwar jetzt nach der Karte ein kleines Waldstück, das uns nicht gehört. Aber ich bin ein paarmal mit Abgeordneten - das letzte Mal am 13.08. - da langgegangen. Ich weiß, wie breit dieses Stück ist. Insofern kann ich nicht ganz nachvollziehen, dass gesagt wird, das wäre am weitesten abgelegen. Wenn das nachher abgegraben wird, dann sieht das anders aus. Wir haben ja festgestellt: Einmal wird das grundsätzlich abgegraben bis zu dieser Mauer und anschließend noch ein Stück weiter, um diese Mauer aufmauern zu lassen, wie Herr Kaschel das gerade eben dargestellt hat. Dann fällt ja noch mehr weg als einfach die genaue Breite. Da interessiert einen natürlich, wie breit das genau ist. Es ist natürlich so eine Sache zu sagen: Das kommt alles noch. - Ich denke, im Planfeststellungsverfahren muss gesagt werden, was ist, und nicht, dass irgendwann noch irgendetwas dazukommt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das betrifft die Frage des Bauablaufs. Das ist natürlich schwierig, wenn noch nicht feststeht, welches Verfahren hier gewählt wird. Sie können allerdings eine Aussage dazu treffen, dass Sie nach dem Stand der Technik vorgehen und die schonendste Variante des Eingriffs wählen. Dazu müsste dann natürlich auch noch ein textlicher Beitrag zu lesen sein.

Matz (Antragsteller):

Ich möchte an der Stelle trotzdem noch einmal kurz einhaken. In dem Ausschnitt des Lageplans können wir uns das einmal ansehen. Diese Linie hier auf der Seite und die schwarze Linie auf der anderen Seite, das sind die zukünftigen beiden Außenwände des Tunnelbauwerks. Wir werden auf der Ostseite - das ist in diesem Bereich - sowohl dauerhaft als auch temporär Flächen in Anspruch nehmen müssen, und zwar direkt auf den angrenzenden Grundstücken. Das sind die hier folgenden. In dem Bereich, den Sie eben angesprochen haben, wird es keine dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen für das Stra-

Benbauvorhaben geben, und es wird in diesem Bereich auch keine temporär für die Baumaßnahme in Anspruch zu nehmenden Flächen geben. Somit ist die Aussage, dass das das am meisten betroffene Grundstück für den Tunnelbau in dem Sinne sein soll, für den Vorhabenträger nicht nachvollziehbar.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dann, denke ich, ist das zumindest so weit geklärt. - Gibt es vor der Mittagspause weitere Fragen oder Belange, die in Bezug auf Eigentum besprochen werden sollen? - Wenn dem nicht so ist, dann kann ich die Mittagspause vorziehen. - Ich sehe da noch eine Wortmeldung. Herr Hoppe!

Hoppe (Einwender):

Ich habe bezüglich eines nach Bundes-Immissionschutzgesetz genehmigten Bauvorhabens eine Frage. Der Autobahnbau muss dieses Vorhaben berücksichtigen; denn das Unternehmen Pickenpack plant, Bereiche zu sanieren. Deswegen wurde auch der Schlachthof gekauft. Es gibt diesbezüglich ein Genehmigungsverfahren. Der Autobahnbau muss dieses Bauvorhaben berücksichtigen, weil wir - ich sage einmal - mit diesem Vorhaben hier langfristig Arbeitsplätze sichern wollen. Es geht um ein paar Hundert Mitarbeiter. Ich möchte den Bauvorhabenträger auffordern, uns diesbezüglich eine schriftliche Stellungnahme zu geben, dass dieses Bauvorhaben in vollem Umfang auch mit der Autobahn möglich ist. - Danke sehr.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Hoppe. - Da stellt sich mir jetzt die Frage, ob diese Einwendung, die Sie sicherlich im Verfahren erhoben haben, mit einer Stellungnahme des Vorhabenträgers beantwortet wurde. Herr Hoppe, haben Sie das im Verfahren so vorgebracht und dazu vom Vorhabenträger eine Stellungnahme erhalten?

Hoppe (Einwender):

Unsere Geschäftsleitung hat gegenüber dem Bauvorhabenträger Stellung bezogen und die Antwort bekommen, dass diese Stellungnahme so nicht ausreichend ist. Es wurde auf dieses Verfahren hier hingewiesen. Ich möchte jetzt einmal den Spieß umdrehen und sicherstellen, dass der Bauvorhabenträger dieses nach Bundes-Immissionschutzgesetz genehmigte Bauvorhaben auch mit der Autobahn mitträgt. - Danke sehr.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dazu ist gestern noch ein Schreiben von Ihnen eingegangen. Hat der Vorhabenträger dazu schon Stellung bezogen?

Möller (Antragsteller):

Noch nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Können Sie zusagen, das innerhalb einer gewissen Zeit zu machen, gegebenenfalls schon mit einem Ergebnis? Die Frage ist also, ob diese Planung der Firma Pickenpack Berücksichtigung finden kann oder nicht oder in welche Richtung jetzt Ihre Stellungnahme gehen könnte.

Möller (Antragsteller):

Meiner Kenntnis nach ist das ja ein Verfahren, das schon seit längerer Zeit läuft, hinsichtlich der Erweiterung auch im Zusammenhang mit der bestehenden Ostumgehung der B 4. Dort ist das Thema der A 39 mit eingebracht worden. Das Verfahren ist aber so weit noch nicht abgeschlossen. Daher ist es als laufendes Verfahren zu bezeichnen, worauf wir hier an dieser Stelle nicht detailliert eingehen können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das heißt, Herr Hoppe bekommt dazu jetzt keine Stellungnahme?

Möller (Antragsteller):

Er kriegt eine Stellungnahme im Rahmen des Bauantragsverfahrens, das dort läuft.

Hoppe (Einwender):

Ich bedanke mich für diese Information hier. - Sicherlich ist es für den Standort wichtig, dass wir versuchen, über den Gesellschafter und den Unternehmer hier Arbeitsplätze zu erhalten. Ich fordere Sie noch einmal dazu auf, darauf ernsthaft einzugehen. - Danke sehr.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Hoppe, eine Rückfrage. Liegt Ihnen die Genehmigung, von der Sie sprachen, vor?

Hoppe (Einwender):

Es liegt ein Vorbescheid nach dem Bundes-Immissionschutzgesetz vor, also sozusagen eine Vorgenehmigung des Bauvorhabens an sich. Es sind Bundesgesetze, die hier betroffen sind. Insofern denke ich einmal, wird es hierzu irgendwo eine Einigung geben. Aber wir möchten natürlich sicherstellen, dass wir in den nächsten zwei Jahren diese Erweiterung für den Standort machen können, damit wir hier wirtschaftlich weiter arbeiten können. Wie man aus der Presse erfahren hat, gibt es aktuell schon Verlagerungen, die wir für die Zukunft aber weitestgehend vermeiden möchten. Diesbezüglich noch einmal meine Aufforderung an den Bauvorhabenträger, hier Stellung zu beziehen. - Danke sehr.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Hoppe. Ich denke, das ist angekommen. - Gibt es noch weitere Belange zum Thema Eigentum, die jetzt besprochen werden sollen? Wenn dem nicht so ist, dann könnten wir schon in die Mittagspause gehen - bis etwa 13 Uhr. - Dann unterbreche ich kurz. Wir sehen uns um 13 Uhr wieder.

(Unterbrechung von 12.23 bis 13.05 Uhr)

Verhandlungsleiter Dierken:

Meine Damen und Herren, wir machen jetzt weiter mit dem Nachmittagsteil der Erörterung. Ich gebe gleich das Mikrofon an Herrn Brooks ab.

Ich weise noch einmal kurz darauf hin, dass Handys und andere Telefone auszustellen sind.

Wir sind jetzt durch mit dem Teil Allgemeines, das heißt: Planrechtfertigung, Abschnittsbildung und dergleichen. Eigentum, Flächeninanspruchnahme, Entschädigung haben wir auch behandelt. Es geht jetzt weiter mit dem dritten Teil: Immissionen, auch im weiteren Sinne, Lärm, Luftschadstoffe, Feinstaub, Erschütterungen und dergleichen.

Ich gebe jetzt an Herrn Brooks ab.

(Hempel (Einwenderin): Ich habe eine Verständnisfrage!)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Bitte!

Hempel (Einwenderin):

Zwei Verständnisfragen. Ich bin betroffene Bürgerin und Anliegerin und habe Einspruch eingelegt. Es wird ja heute oder morgen nicht alles im Detail abgehandelt werden. Muss ich diesen Einspruch, wenn ich es für mich geprüft habe, bekräftigen, sprich: erneut einbringen? Die andere Frage ist: Bekommen wir, die wir eingeladen sind, auch ein Protokoll?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Darauf können wir schnell antworten. Ihre Einwendungen bleiben vollumfänglich aufrechterhalten, auch wenn Sie sich hier im Termin nicht erklären oder sich dazu nicht mehr äußern oder diese Einwendung nicht vertiefen.

Ein Ergebnisprotokoll, das im Nachgang erstellt wird, kann den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auf Anforderung übermittelt werden. Das wird aber einige Tage dauern. Es gibt ja ein Wortprotokoll. Wir halten es allerdings für sinnvoll, dann noch ein Ergebnisprotokoll anzufertigen, das lesbarer ist. Das kann dann auf Anforderung auch zugesandt werden.

(Hempel (Einwenderin): Bei Ihnen?)

- Bei der Anhörungsbehörde, der Straßenbauverwaltung, sprich: Der Ansprechpartner wäre Herr Soltau.

(Zuruf von Hempel (Einwenderin))

- Nicht, dass wir uns missverstehen: Sie müssten es im Nachgang noch einmal anfordern. Wir können jetzt nicht alle Protokollwünsche aufnehmen. Das muss im Nachgang dann speziell angefordert werden.

Dann können wir uns dem nächsten Themenblock zuwenden: **Immissionen, Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen**. Das ist ein relativ großer Themenblock. Dazu gab es auch eine Vielzahl von Einwendungen.

Ich denke, ich muss keine Stichworte benennen, damit Sie es zuordnen können. Gibt es dazu Wortmeldungen? - Herr Pahl, bitte sehr!

Pahl (Einwender):

Das Straßenbauamt plant an der Erbstorfer Landstraße die Errichtung einer 4 m hohen Lärmschutzmauer mit der Begründung, dass den Anwohnern zwar eine 8 m hohe Lärmschutzmauer zustehe, sie aber nur eine 4 m hohe Mauer baue, um deren Grundstücke nicht zu verschatten. Insofern müssen die Anwohner auf Lärmschutz im Werte einer 4 m hohen Lärmschutzmauer verzichten. Das Straßenbauamt führt weiter aus, dass es die Entscheidung unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren nach einem nachvollziehbaren Maßstab getroffen habe.

Ich habe daraufhin in meiner Einwendung gefragt, welche Faktoren berücksichtigt wurden, welche Lösungsmöglichkeiten bedacht wurden, ob dabei auch an eine Verlängerung des Autobahntunnels oder an eine Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit für den Lärmschutz gedacht wurde und welcher Maßstab der Entscheidung zugrunde gelegt wurde.

In der Stellungnahme des Straßenbauamtes habe ich keine Antwort auf meine Fragen gefunden. Das ist nicht befriedigend, da das Straßenbauamt den Anwohnern an der Erbstorfer Landstraße auf Dauer zusätzlichen Verkehrslärm zumutet, obwohl es Möglichkeiten zur Kompensation gibt, da das Straßenbauamt diese Möglichkeiten unter Berechnung der Kosten nicht ausarbeitet und damit der Politik die Möglichkeit nimmt, darüber zu entscheiden, und da es das Straßenbauamt angesichts dieser Lage nicht für nötig hält, die betroffenen Bürger über die Hintergründe dazu zu informieren.

Bei der Erörterung von Fragen zur A 39 am vergangenen Tage habe ich meine Fragen erneut an das Straßenbauamt gerichtet. Die Antworten von Herrn Meyer, der erstaunlicherweise gestern nahezu alle inhaltlichen Fragen an das Straßenbauamt beantworten musste, habe ich nicht verstanden. Andere Zuhörer haben es ebenfalls nicht verstanden.

Ich meine, so kann es nicht weitergehen. Ein Aussitzen berechtigter Fragen darf es in unserer Demokratie nicht geben. Herr Dierken, ich bitte Sie, dem Straßenbauamt den Auftrag zu erteilen, eine schriftliche Unterlage zu meinen Fragen zu erstellen und zu verteilen. Meine Fragen lauten: Warum mutet das Straßenbauamt den Anwohnern an der Erbstorfer Landstraße zusätzlichen Verkehrslärm auf Dauer zu, obwohl es Möglichkeiten zur Kompensation gibt? Warum arbeitet das Straßenbauamt diese Möglichkeiten der Kompensation nicht aus unter Berechnung der Kosten und nimmt damit der Politik die Möglichkeit, darüber zu entscheiden?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke, Herr Pahl. - Das ist im Grunde gestern schon thematisiert worden. Ich möchte es trotzdem wagen, den Vorhabenträger noch einmal zu bitten, darauf zu antworten. Dann sehen wir mal, was wir damit machen können.

Padberg (Antragstellerin):

Herr Pahl, wir haben gestern schon intensiv auf diese Fragestellung geantwortet. Wir können, wenn es gewünscht wird, das gerne an dieser Stelle noch einmal in der Ausführlichkeit wiederholen, wie wir es gestern gemacht haben.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Ich denke, wir sollten noch einmal darauf eingehen.

Padberg (Antragstellerin):

Dann gebe ich weiter an Herrn Meyer.

Meyer (Antragsteller):

Herr Pahl, wie gesagt, wir haben gestern schon darüber gesprochen. Grundsätzlich ist es so, dass Lärmschutzmaßnahmen hier nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und der 16. BImSchV vorzusehen sind. Lärmschutzmaßnahmen sind grundsätzlich alle Maßnahmen. Die teuerste Variante, die bei Ihnen auch kommt, ist der Lärmschutztunnel. Es gibt dann leisere Fahrbahnbeläge. Es gibt Lärmschutzwälle. Es gibt Lärmschutzwände. Es gibt aber auch den passiven Lärmschutz. Mit all diesen Maßnahmen wird dem Rechtsanspruch auf Lärmschutz dann Genüge getan.

Jetzt geht es nur um die Verhältnismäßigkeit: Mit welcher Maßnahme erreiche ich was? Das heißt, da gehen nicht nur die Pegelminderungen, sondern natürlich auch die Kosten mit ein. So steht es schließlich im Bundes-Immissionsschutzgesetz, dass die Verhältnismäßigkeit auch unter Berücksichtigung der Kosten und der damit verbundenen Wirksamkeit einer Maßnahme geprüft werden muss. Das wurde hier auch getan.

Im Bereich Moorfeld wurde als Kernbereich ein Lärmschutztunnel vorgesehen. Als nächste Lärmschutzmaßnahme wurde offener Asphalt praktisch auf der gesamten Strecke in dem Bereich vorgesehen. Es werden Lärmschutzwände und -wälle vorgesehen, aufgrund derer die Grenzwerte fast überall eingehalten werden können, außer an der Erbstorfer Landstraße, die Sie gerade angesprochen haben. Dabei ist der Verkehr der Erbstorfer Landstraße nach der 16. BImSchV hier nicht zu berücksichtigen ist, sondern nur der Verkehr von der Autobahn.

Sie haben eben ausgeführt, dass für einen sogenannten Vollschutz, das heißt, zur Einhaltung der Grenzwerte in allen Etagen eine 7,50 m hohe Wand erforderlich wäre, allerdings nur in einem Teilbereich, und zwar auf der Ostseite und nicht auf der Seite, auf der Sie wohnen. Bei Ihnen werden alle Grenzwerte eingehalten.

Wir haben gestern im Nachgang noch eine Variantenuntersuchung erstellt, wo die hier vorgesehene Wand von 4 m auch unter diesen Aspekten, wie sie heute vorgesehen sind, die optimale bzw. die unter Berücksichtigung aller Aspekte vorzusehende Lärmschutzmaßnahme ist. Es werden also nur an den Gebäuden auf der Ostseite - genau, in dem Bereich - im Obergeschoss die Nacht-

grenzwerte leicht überschritten. Dafür ist dann der passive Lärmschutz vorgesehen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Danke so weit. Das war in der Tat eine Wiederholung vom gestrigen Tag. Aus meiner Sicht war es jetzt besser verständlich als gestern. Ich hoffe, dass Ihre Frage damit so weit zunächst beantwortet ist, wenn auch im Ergebnis vielleicht im Moment nicht zufriedenstellend. - Bitte sehr, Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Zunächst einmal ist festzustellen - das habe ich gestern auch schon getan -, dass dieser Tunnel oder dieser Deckel natürlich sehr positiv ist und auch zu einer Verbesserung gegenüber der gegenwärtigen Verkehrslärmbelastung führt. Das ist in der Regel auch nur zu bekommen, wenn man eine Ausbau- oder eine Neubaumaßnahme hat. Insofern hatten wir zwar einen Vorbehalt gegenüber dem Planfeststellungsverfahren beim Landkreis erklärt. Aber wir wissen noch nicht ganz genau, ob dieser Vorbehalt noch einmal in Anspruch genommen werden muss; denn Voraussetzung ist, dass mit den Baumaßnahmen im Juni 2015 begonnen wird.

Was den Ausbau der Autobahn angeht, ist es gleichwohl so, dass wir hier Optimierungen anstreben und nach wie vor der Auffassung sind, dass man das Maximum dessen, was wir erreichen wollen, noch nicht erreicht hat. Dazu gehört zunächst einmal - wie immer -, dass wir die Prognose infrage stellen und sagen, die Prognose überzeugt nicht, insbesondere wenn man das berücksichtigt, was Sie in dem Erläuterungsbericht ja schon erkannt haben, dass unter Umständen die Anbindung an die Fernstraßen Richtung Lübeck, also an die A 21 oder so, demnächst irgendwann erfolgen wird, weil es sich förmlich aufdrängt, dass Probleme in Hamburg zu bewältigen sind. Jeden Morgen, wenn man Deutschlandfunk hört, hört man, dass wir da Staulängen von 6 bis 7 km haben. Die sind nur zu bewältigen, wenn man da, gerade im Bereich der Anknüpfung oder der Umfahrung der A 1, eine Entlastung schafft. Wenn denn diese Autobahn zwangsläufig früher oder später kommt, sofern man nicht ein völlig neues Verkehrskonzept in der Bundesrepublik durchsetzt, dann muss man das eben bei der A 39 - wie Sie es ja schon in gewisser Weise in Ihrer Planung vorhalten - mit berücksichtigen.

Da haben wir dann andere Lkw-Anteile. Da der Lkw-Verkehr ab 10 % Lkw-Anteil dominant ist für die Lärmbelastung, ist das durchaus ein ganz entscheidender Faktor. Es geht hier also nicht darum, ob aus 60.000 Kraftfahrzeugen 65.000 oder 70.000 werden, sondern ob der Lkw-Anteil 17 % beträgt oder ob er 20 oder 25 % beträgt. Das sind die entscheidenden Faktoren. Da, meine ich, ist die Planung nicht überzeugend. Sie ist in sich widersprüchlich, weil Sie bestimmte Sachen zwar schon erkennen, aber wiederum ausblenden und uns hier einen Schallschutz zur Verfügung stellen, der nicht ausreicht.

Ich hatte gestern schon darauf hingewiesen, dass bei sogenannten fehlgeschlagenen Prognosen eine bestimmte Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) überschritten werden muss. Die erreicht man nur, wenn statt 60.000 mehr als 100.000 Kraftfahrzeuge auf so einer Strecke verkehren, sofern die Verkehrszusammensetzung die Gleiche bleibt. Das ist ein ganz erheblicher Unterschied.

Das Zweite, was ich hier anzumerken habe, ist Folgendes: Ich habe gestern noch einmal die schalltechnische Untersuchung durchgesehen und da jeweils die Grenzwertüberschreitungen. In der Scheffelstraße gehen sie bis zu 1,3 dB(A), in der Chamissostraße bis zu 2,9 dB(A), in der Von-Kleist-Straße bis zu 1,4 dB(A) und an der Schlieffenkaserne bis zu 3,1 dB(A). Aber wie auch immer, selbst Pegeländerungen von mehr als 1 dB(A) sind nach der Rechtsprechung erheblich, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass es sowieso zu Aufrundungen kommt und wir hier an einigen Immissionsorten Pegelüberschreitungen von bis zu 3 dB(A) haben, sodass hier nach meiner Meinung durchaus einiges nachzubessern ist.

Der § 41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der natürlich - wie alles, was hier Verwaltung ist - auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigt wissen will, setzt die Verhältnismäßigkeit aber in Beziehung zum Schutzzweck. Das heißt, wenn wir erheblichen Zusatzaufwand haben und damit nur eine relativ geringfügige Verbesserung des Lärmschutzes bewirken, dann ist das unverhältnismäßig. Wenn dagegen eine erhebliche Verbesserung des Schallschutzes bewirkt wird, dann können auch größere Zusatzkosten noch zu rechtfertigen sein. Das, was früher die Rechtsprechung immer wieder kritisiert hat, dass man einfach die Kosten für passiven Schallschutz in Beziehung zu den Kosten für aktiven Schallschutz setzte, trägt natürlich nicht mehr, sondern es kommt hier auf den Schutzzweck an, wie der Gesetzgeber es vorgegeben hat.

Deswegen bin ich - wie mein Vorredner - auch der Auffassung, dass man hier im Bereich des südlichen Tunnelportals Nachbesserungen vornehmen muss, vielleicht nicht unbedingt aus städtebaulichen Gründen, dass man da die Schallschutzwand erhöht, obwohl auch das in Betracht kommt. Wir haben auch in Hamburg und woanders Schallschutzwände, die höher als 4 m sind. Denken Sie an Bahnstrecken; auch da sind sie deutlich höher, wobei dann der obere Bereich unter Umständen transparent ausgestaltet wird, sodass man keine Verschattungsprobleme hat und keine erdrückenden Wirkungen. Also, mehr als 4 m kommen ohne Weiteres in Betracht. Wir haben auch in Stelle/Winsen, also an dem dritten Gleis, Schallschutzwände von 6 m durchgesetzt, teilweise transparent gestaltet.

Dieser Schallschutz überzeugt also nicht. Wenn Sie bei der Frage der Verhältnismäßigkeit wiederum die Anzahl der Betroffenen berücksichtigen, dann haben Sie zum einen die Immissionsorte zu berücksichtigen, wo ohne den zusätzlichen Schallschutz Grenzwertüberschreitungen zu beklagen wären, aber zum anderen

natürlich das Wohngebiet insgesamt, also auch die zweite und dritte Reihe. Die profitiert natürlich auch davon. Selbst wenn eine Grenzwertüberschreitung nicht stattfindet, ist es so, dass Sie eine Optimierungspflicht haben. Wenn man die Wohnqualität in einem Bereich insgesamt verbessern kann, dann zählen auch die Grundstücke, bei denen bereits jetzt die Grenzwerte eingehalten werden, wo aber zusätzlicher Schallschutz noch zu einer weiteren Verbesserung führen würde, sodass ich den vorhergehenden Beitrag unterstütze und der Auffassung bin, es gibt hier gute Gründe, besseren Schallschutz zu verlangen.

Wir haben das in der Vergangenheit beim Bundesverwaltungsgericht immer wieder erreicht, teilweise sogar mit Ortsbegehung der Richter, die dann den Schallschutz im Gerichtssaal nachgebessert haben. Das sollte man möglichst vermeiden, weil Sie ja auch Planungssicherheit haben wollen. Deswegen rege ich an, dass Sie uns Entgegenkommen zeigen und sagen: Wir sind bereit, auch die Immissionsorte noch einmal zu prüfen, die bisher aus unserer Kalkulation herausfallen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Vielen Dank, Herr Günther. - Bevor Sie antworten, rege ich an, dass Sie vielleicht einmal das erreichte Schallschutzniveau in dem Bereich beleuchten.

Dann möchte ich Herrn Dr. Scharf ansprechen, den ich gerade vergessen hatte. Ich bitte um Nachsicht. Bitte sehr!

Dr. Scharf (Einwender):

Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung; Zunächst möchte ich mich bei Ihnen, dem Präsidium und den übrigen Damen und Herren aus den Fachbereichen für die faire und offene, sachliche Verhandlung bedanken. Das, glaube ich, erleichtert die gesamte Anhörung hier.

(Beifall)

Zur Sache. Ich habe gestern schon die Gelegenheit ergriffen, in meiner Eigenschaft als Teilnehmer des Begleitausschusses und des Rates der Stadt Lüneburg hier Stellung zu nehmen. Natürlich wird es die eine oder andere Wiederholung geben. Aber das schadet nichts. Sie soll auch dazu dienen, Ihnen unsere Argumente ein bisschen in das Gehirn einzupflanzen, damit Sie sie nach Möglichkeit berücksichtigen.

Worüber reden wir heute und bei diesem Abschnitt? Die geplante Autobahn geht quer durch einen alten Lüneburger Stadtteil, zerschneidet zwei Wohngebiete. Das muss man schlicht und einfach noch einmal darstellen.

Zweite Bemerkung; das wurde schon von dem Fachanwalt angesprochen. Wir haben nach langem Kampf diesen Tunnel erreicht. Das wollen wir nicht verkennen. Das ist eine positive Entwicklung im Sinne des Lärmschutzes. Ich meine, bei dieser Anhörung für unseren Abschnitt geht es darum, den sonstigen Lärmschutz zu optimieren. Das ist nach meinem Dafürhalten der entscheidende Punkt hier. Es wurde schon ein paarmal von

Vollschutz gesprochen. Den wird man nicht immer erreichen, Herr Meyer. Aber das ist unser Ziel. Von Ihnen wurde das auch schon ein paarmal angesprochen.

Jetzt zu den Sachpunkten. Wir haben diesen Erdwall seit 1981. Ich habe gestern schon gesagt, ich bin ja nun ein ganz alter Aktivist und mache das seit den 70er-Jahren, um für unser Gebiet den optimalen Lärmschutz zu erreichen. Dieser Erdwall nördlich des Tunnelausgangs war seinerzeit ein ganz wichtiger Punkt, den wir als damalige Bürgerinitiative erreicht haben. Es ging damals, Herr Meyer, natürlich auch um Kosten. Aber es ging damals primär um die Menschen in diesem Wohngebiet. Das bitte ich Sie einfach noch einmal zu berücksichtigen.

Nächster Punkt. Das ist natürlich eine Wiederholung. Aber das wird dadurch, hoffe ich, nur eindringlicher. Sie haben mir gestern zugestanden: Schall kann man primär durch Masse dämmen. Ich bin kein Naturwissenschaftler, aber das habe ich inzwischen gelernt. Das spielt bei dem Erdwall, von dem ich jetzt rede, von dem nördlichen Tunnelausgang bis nach Adendorf, eine entscheidende Rolle. Bislang war es so, dass dieser Erdwall wesentliche Lärmimmissionen von unserem Gebiet Moorfeld-Ost - von dem spreche ich jetzt - abgehalten hat. Diesen Lärmwall wollen Sie jetzt wegfallen lassen. So sind ja die Ausführungen, die Sie uns vorgestellt haben. Das soll kompensiert werden durch den sogenannten offenporigen Asphalt. Das mag wissenschaftlich vielleicht richtig sein. Aber ich füge hinzu: Da haben wir im Laufe der Zeit einen Abrieb, und die Wirkung wird reduziert.

Ferner - das sind Ihre eigenen Worte vor einem Jahr an der Universität - haben wir in unserem Gebiet im wesentlichen Westwinde. Zu zwei Drittel, drei Viertel der Zeit haben wir Westwind. Wir wissen alle - das waren auch Ihre Worte -, Schall wird wesentlich durch Wind verbreitet. Wenn dieser Erdwall wegfällt, fällt für unser Gebiet Moorfeld-Ost bis Südspitze Adendorf ein wesentlicher Lärmdämmfaktor weg. Selbst wenn Sie dort diesen offenporigen Asphalt einbauen, würden bei Westwind große Teile unseres Gebietes beschallt werden.

Das wird noch - das soll meine letzte Bemerkung sein - dadurch verschärft und unterstützt, dass Sie ja selber eine erhebliche Zunahme des Verkehrs, besonders auch des Lkw-Verkehrs, prognostiziert haben. Wir möchten natürlich durch diese Baumaßnahme - wenn wir das schon alles ertragen müssen, worüber wir hier den zweiten Tag diskutieren - keine Verschlechterung in dem Gebiet haben, sondern zumindest das beibehalten, was wir gegenwärtig haben. Insofern ist mein Petitum - ich spreche auch für 34 andere Einwander, mit denen wir zusammengesessen haben -, dass dieser Erdwall erhalten bleiben möge. Das war auch die Forderung der Stadt Lüneburg, und das ist auch die einmütige Forderung des Begleitausschusses. Wir sind kein Beschlussgremium dort. Aber wir können Wünsche äußern, und das war ein ganz vehementer Wunsch. Damit höre ich jetzt einmal

auf. Ich hoffe, ich habe das in Ihren Gehirnwindungen etwas versenken können. - Danke schön.

(Beifall)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke, Herr Dr. Scharf. - Die Doppelung der Themen ist jetzt nicht tragisch. Das ist auch dadurch entstanden, dass es im gestrigen Termin so ausführlich zur Sprache gekommen ist, was nicht unbedingt im gestrigen Plan gelegen hat, sondern es wäre eigentlich ein Thema für heute gewesen. Deshalb finde ich es auch richtig, dass wir das noch einmal durchgehen.

Allerdings möchte ich auch daran erinnern, dass es zur dauerhaften Wirksamkeit des offenporigen Asphalts eine geeignete Nebenbestimmung geben wird. Herr Günther hat auch darauf hingewiesen. Das werden wir in jedem Fall so umsetzen. Das ist Bestandteil der Planung, des Plans und des Projektes, und es wird durch eine solche Nebenbestimmung sichergestellt, dass diese Lärminderungswirkung auf Dauer erhalten bleibt.

Wir hatten ja auch schon Arbeitsaufträge angekündigt und formuliert, dass ergänzende Betrachtungen gemacht werden sollen, wie sich die Schallsituation nach den planfestgestellten Lärmschutzwällen und -anlagen aus den Beschlüssen von 1981 zu heute darstellt, ob dort sozusagen das Lärmschutzniveau nach neuerer Planfeststellung vermindert werden würde. Dass das ein Prüfpunkt sein wird, hatte Herr Dierken gestern deutlich gemacht.

(Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks spricht mit Verhandlungsleiter Dierken)

Ich habe mich vergewissert. Ich habe es richtig verstanden.

Daher können wir eigentlich auch an den Punkten weiter erörtern. Vielleicht kann der Vorhabenträger das Lärmschutzniveau mit den neuen Maßnahmen zusammenfassend darstellen und nochmals auf Ihre Fragen und Anregungen eingehen. - Im Anschluss daran würde ich weitere Wortmeldungen sammeln.

Meyer (Antragsteller):

Darauf möchte ich jetzt antworten. Zum Lärmschutzniveau. Was Moorfeld angeht, so ist ja - das hatten Sie angesprochen - bei der B 4 aufgrund der fehlgeschlagenen Prognose offenporiger Asphalt eingebaut worden, aber zusätzlich noch passiver Lärmschutz erforderlich; das heißt, da werden die Grenzwerte direkt an den Gebäuden noch überschritten. Das passiert jetzt mit dem Lärmschutzkonzept, das hier für Moorfeld vorgelegt wurde, nicht mehr. Da werden nun alle Grenzwerte eingehalten werden. Von daher ist es eine Verbesserung der derzeitigen Situation.

Zu den Wandhöhen, den Kosten und den Wirkungen möchte ich noch einmal sagen: Die Tabelle, die ich gestern vorgestellt habe, berücksichtigt genau das: Welche Kosten treten bei einer Erhöhung auf, und welche Wir-

kung erzielt man dann mit dieser Erhöhung? Wir gehen vom Vollschutz aus und gehen dann schrittweise - wie es das Bundesverwaltungsgericht auch sagt - eine Abstufung runter. Wenn es dann ein bisschen niedriger wird, prüft man: Was bleibt an Grenzwertüberschreitungen übrig? Welche Kosten stecken dahinter? Und so weiter. Genau das wurde auch in der vorgestellten Tabelle - das war natürlich nur der Extrakt der Untersuchungen - gezeigt.

Dann hatten Sie noch einmal den Westwind angesprochen. Ich hatte gestern schon darauf geantwortet. Die Berechnungen sehen grundsätzlich eine Mitwind-situation vor. Das heißt, wenn eine Bebauung im Osten und die Lärmquelle im Westen ist, wird der Lärm bei Westwind stärker von der Lärmquelle zur Bebauung hin getragen. Genau das wird berücksichtigt.

(Folie)

Wir haben ja hier diese Radiensituation. Der Bereich Adendorf liegt nördlich. Der Lärm Richtung Adendorf wird in dem Fall so gerechnet, als käme der Wind aus Süden. Sie sagten, es gibt überwiegend Westwind. Das heißt, Sie haben faktisch an viel mehr Tagen des Jahres einen deutlich geringeren Pegel.

Ich möchte noch einmal auf diese Wälle eingehen und versuchen, das, was ich gestern angedeutet hatte, rein physikalisch ein bisschen zu unterstreichen. Es ist so: Der Lärm wird im Bereich der Straße erzeugt - also, in diesem Bereich dann nicht mehr, weil da ja ein Tunnel ist, aber im Bereich dieser Straße. Der Lärm wird dann weitergetragen. Sie haben, wenn ich das jetzt richtig interpretiere, im Wesentlichen von dem östlichen Teil Moorfelds gesprochen. Das heißt, der Lärm wird entlang dieser Straße in diesen Bereich hineingetragen. Die Verwallungen, die sich dort befinden, wirken Richtung Norden. Sie wirken natürlich nicht in diese Richtung. Wenn hier dann Lärmschutzanlagen, Verwallungen, jetzt auch die Wände vorhanden sind, so wirken sie mindernd in Bezug auf die Lärmanteile, die aus diesem Straßenbereich kommen. Das heißt, diese Verwallungen hier, die über unsere Anlagen hinausgehen, wirken nicht relevant stark pegelmindernd auf diesen Bebauungsbereich hier. Ich versuche also noch einmal rein physikalisch zu erklären, was dahintersteckt, wenn ich sage, dass sie nicht so eine gewaltige Wirkung auf diesen östlichen Teil von Moorfeld haben.

Es gibt auch einen großen Abstand. Ich hatte es früher schon einmal erläutert: Der Lärm breitet sich bogenförmig in alle Richtungen aus. Je weiter eine Quelle weg ist, desto geringer ist die Wirkung eines Walles, der unmittelbar da dran ist. Von daher habe ich gestern gesagt: Der offenporige Asphalt, den wir hier vorgesehen haben, bringt mehr als diese Verwallungen. Wir mussten dem BMVBS gegenüber auch den offenporigen Asphalt rechtfertigen. Das ist durchaus eine Sondermaßnahme. Die Standardmaßnahmen sind Wälle und Wände. Offenporiger Asphalt ist aufgrund der Tatsache, dass nur acht Jahre eine Pegelwirkung von 5 dB(A) gewährleistet ist - - In dem Zusammenhang nur kurz: Bei normalen Schwarz-

decken oder Betondecken gibt es keinerlei Kriterien, dass nach einer gewissen Zeit eine Pegelveränderung eintritt, die faktisch auch durch eine schlechte Fahrbahn vorhanden ist. Da gibt es aber keine rechtliche Handhabe. Nur beim offenporigen Asphalt haben wir diese Einschränkung hier. Das noch einmal zu Fahrbahnbelägen und zu der Wirksamkeit des offenporigen Asphalts.

Es ist also nach meiner Auffassung so, dass durch diesen offenporigen Asphalt hier insgesamt eine deutlich bessere Lärmsituation in allen Bereichen eintritt. - So weit dazu.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Danke schön, Herr Meyer. - Herr Hempel!

Hempel (Einwender):

Der Flüsterasphalt ist sicherlich ganz gut. Der reduziert durchaus den Lärm der Reifen. Aber der Lärm, der vom Motor ausgeht und an den glatten Lkw-Wänden reflektiert wird, wird durch den Flüsterasphalt nicht geschluckt. Diesen Lärm spüren wir heute jeden Tag. Wenn die Autobahn kommt, nimmt der Lkw-Verkehr noch weiter zu, und es wird sich dann deutlich stärker auswirken. Aber wir haben auf der westlichen Seite einen Lärmschutzwall. Es wurde heute Morgen so dargestellt, als wenn der neu entsteht. Das stimmt nicht. Der ist vorhanden. Auf der Ostseite wird dieser weggenommen, obwohl ich meine, es gibt einen Bestandsschutz. Er müsste danach wieder aufgebaut werden; Stichwort: Bestandsschutz.

Weiter ergibt sich im Kurvenbereich, in den Radien ein Straßenbett, ein Niveau, das sich auf der Ostseite vom normalen Gelände etwa 1,50 m bis 2 m abhebt. Das heißt, im Innenbereich haben wir dann diese Neigung. Dann gibt es noch einmal einen Absatz, und dann geht es wieder ein Stückchen weiter hoch. Das heißt, der Lkw-Verkehr wird auf der Ostseite mit den Reifen etwa in meiner Mannshöhe sein. Da soll dann der vom Bestandsschutz getragene Wall nicht wieder aufgebaut werden. Das bitte ich, einfach einmal zu bedenken.

Hinzu kommt, dass das Leben unserer Mitmenschen auch im Garten stattfindet und nicht hinter verschlossenen Fenstern. Auch das muss meiner Ansicht nach mit berücksichtigt werden. Wir sind jetzt zunächst beim Lärm. Darf ich hier schon etwas ausführen, was die Schadstoffbelastung anbelangt?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Ich würde vorschlagen, dass wir zunächst beim Thema Lärm bleiben, weil es da doch noch einige Wortmeldungen gibt. - Herr Kracht!

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Ich wollte eigentlich nur darauf hinweisen, dass dieser Lärmschutzwall natürlich auch Punkt 4 betrifft, Naherholungsfunktionen und Wohnumfeldfunktion, der eigentlich Punkt 5 ist; denn das, was man sieht, nimmt man auch viel stärker wahr.

Dann muss ich noch sagen - das gehört zu den naturschutzfachlichen Dingen, auch wenn die erst später behandelt werden -: In der Ecke nördlich dieser Kurve treibt sich der Wachtelkönig herum. Ich weiß nicht, inwiefern so ein Wall für den von Nutzen ist. Das ist, glaube ich, von Ihnen auch noch nicht erfasst. Zumindest ist er da im Frühjahr und Sommer jede Nacht rufend gewesen.

Menkhaus (Einwender):

Mein Name ist Mario Menkhaus. - Ich habe eine Frage zur Berechnungsmethode, wie Sie die Lärmauswirkungen berechnet haben. Ich habe mich ein bisschen schlaugemacht. Es gibt wohl zwei Berechnungsmethoden. Die eine Berechnungsmethode ist: Man bildet einen Mittelwert und zieht dann Ihre 5 dB(A) ab. Die weitere Methode ist, dass man einmal für den Pkw-Verkehr separat rechnet und einmal für den Lkw-Verkehr. Das macht man insbesondere dann, wenn die Anteile des Lkw-Verkehrs relativ hoch sind. Wir haben - das ist die Anschlussstelle östlich, B 216 - in der Nacht fast 51 % Lkw-Verkehr. Meine Frage ist: Wie haben Sie gerechnet? Haben Sie diesen Mittelwert genommen und dann die 5 dB(A) abgezogen, oder haben Sie wirklich genau gerechnet und den Pkw- und Lkw-Verkehr getrennt betrachtet?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke schön. - Ich denke, jetzt ist Zeit für die Antworten.

Meyer (Antragsteller):

Ich fange einmal mit dem Letzten an: Die Berechnungsmethode ist vorgegeben. Das ist die Richtlinie für Lärmschutz an Straßen. Da wird nach Pkws und nach Fahrzeugen über 2,8 t differenziert, getrennt für den Tag- und den Nachtbereich, aber als Durchschnittswert über alle Tage eines Jahres. Diese Parameter gehen in diese Berechnung ein. Es gibt also nicht, wie Sie gesagt haben, zwei Methoden, sondern es gibt nur eine Methode, und diese eine Methode ist in der Richtlinie so festgelegt. Sie basiert auf Messungen. Das heißt, die Formeln, die in dieser Richtlinie stehen, wurden durch Messungen ermittelt, bzw. aus den Messungen wurden diese Formeln entwickelt. Sie entsprechen durchaus der physikalischen Realität, wobei es da Vereinfachungen oder Festlegungen gibt, wie man es bei jedem Regelwerk machen muss.

So weit zur Berechnungsmethodik. Das ist die RLS-90, die derzeit die gültige Methodik ist. Nach ihr wurde streng vorgegangen.

Es wurde noch der Außenbereich angesprochen. Man befindet sich auch in Außenbereichen, nicht nur im Haus, selbstverständlich. Auch das berücksichtigen wir. Wir haben neben der Ermittlung der Beurteilungspegel an den Gebäuden auch jeweils einen Außenwohnbereich - sei es nun der Garten, sei es der Balkon - mit berücksichtigt.

Dann hatten Sie die Geometrie angesprochen. Es ist so, dass hier ein dreidimensionales Berechnungsmodell erstellt wurde. Das heißt, egal, ob die Gebäude in einem Bereich etwas höher liegen, die Straße etwas tiefer liegt,

die Straße eine Steigung - oder wie auch immer - hat, dazwischen Abschrimeinrichtungen sind, all das wurde nach dieser Richtlinie berechnet bzw. berücksichtigt. Das ist Grundlage dieser Berechnungsmethodik.

Dann hatten Sie noch einmal den Lärm angesprochen. Es sind nicht nur die Lärmemissionen im Bereich der Fahrbahn, die da eine Rolle spielen. Bei heutigen Pkws kann man sagen, dass bei einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 30 bis 50 km/h - bei Lkws ist es ein bisschen mehr - Motoren- oder andere Geräusche noch dominant sind. Aber bei Geschwindigkeiten oberhalb dieses Niveaus ist die Hauptlärmquelle das Fahrbaureifengeräusch ist. Genau diese Hauptlärmquelle wird durch den offenporigen Asphalt gemindert, weil direkt an der Quelle, an der das erzeugt wird, durch die offenen Poren innerhalb des Asphalts, also der Fahrbahnoberfläche, eine Reduzierung stattfindet.

Reflexion an anderen Fahrzeugen. In diesen Formeln der Richtlinie - diese Richtlinie ist speziell für Straßenverkehr entwickelt worden, und die Messungen haben auch an Autobahnen, also bei einer hohen Verkehrsdichte und einem hohen Lkw-Anteil, stattgefunden - ist das schon mit berücksichtigt. Vom Berechnungsmodell ausgehend, geht man hier von einer Lärmquelle in 50 cm Höhe über der äußeren Richtungsfahrbahn aus, also nicht direkt unten vom Fahrbaureifenkontakt, sondern leicht höher. Daran sehen Sie, dass diese Sachen darüber durchaus berücksichtigt werden. Es erhebt keiner - das deuteten Sie gerade an - Anspruch auf eine exakte physikalische Ermittlung jeder Größe; denn wir gehen hier vom Prognoseverkehr aus. Wir wissen gar nicht, welche Einzelfahrzeuge dann in welchen Geschwindigkeiten fahren. Von daher kann so ein Berechnungsmodell, das rechtlichen Charakter hat, weil es mit den Grenzwerten unmittelbar verbunden ist, auch nur von Vereinfachungen ausgehen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke schön. - Bitte!

Walter Meyer (Einwender):

Walter Meyer aus „Keine A 39“. - Ich wohne an der B 4 und kann mitteilen, dass die Lautstärke, von der jetzt immer rechnerisch ausgegangen wird, bei den Lkws weitaus dominiert wird von offenen Muldenfahrzeugen, Dreiachsern oder Fünfachsern oder was das auch ist. Diese Lkws oder Muldenfahrzeuge bergen im Kurvenbereich insofern ein erhebliches Risiko, als die Reifen radieren und dann die Mulde enormen Lärm macht. Das lässt sich mit keiner Berechnung berücksichtigen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Die Frage spricht, glaube ich, den Fahrzeugmix an. - Herr Günther, können Sie helfen?

RA Günther (Einwender):

Vielleicht kurz vorweg. Ich gehe davon aus, dass der Baulärm und der Lärm im Wohnumfeld unter den jeweiligen Punkten behandelt wird.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Ja.

RA Günther (Einwender):

Herr Meyer hat es im Wesentlichen zutreffend dargestellt, dass wir es hier mit Beurteilungspegeln zu tun haben und nicht mit den Pegeln, die tatsächlich auftreten. Wir haben dafür normative Vorgaben durch die Verkehrslärmschutzverordnung, die jedenfalls so lange Gültigkeit hat, wie es keine besseren Erkenntnisse gibt. Als es die 16. BImSchV noch nicht gab, haben wir nach Klosterkötter noch deutlich bessere Grenzwerte durchgesetzt als die, die wir jetzt haben. Aber es gibt inzwischen neuere Erkenntnisse, und die sind, jedenfalls für den Nachtlärm und für die Spitzenpegel, durchaus relevant, weil die Beurteilungspegel die Spitzenpegel nur unzureichend abbilden.

Es ist so - das werden Sie alle gelesen haben -, dass die Physiologie dazu gekommen ist, festzustellen, dass die Nachtruhe eine größere Bedeutung hat, als man bisher angenommen hat. Wir haben oder zumindest die Rechtsprechung hat im Bereich des Fluglärmschutzes und anderer Bereiche fünf oder sechs Aufwachreaktionen pro Nacht noch für tolerabel gehalten. Inzwischen weiß man, dass das gesundheitsbeeinträchtigend ist, weil die ungestörte Nachtruhe dazu führt, dass das Gehirn entschlackt wird von Belastungen, also auch von Schadstoffbelastungen, die tagsüber angereichert worden sind. Wenn diese Nachtruhe nicht mehr oder weniger ungestört bleibt, dann können Gesundheitsbeeinträchtigungen eintreten, die erheblich sind.

Das ist bisher nicht berücksichtigt worden, sodass meiner Auffassung nach das, was Sie da so angeschnitten haben, die einzelnen lauten Nacht ereignisse durchaus relevant sein können. Wir haben das hier nicht einfach nur theoretisch zu diskutieren, dass unter Umständen einzelne Motorradfahrer oder vor allen Dingen auch Lastwagen nachts relativ hohe Geräusche erzeugen, die, wenn sie nicht so häufig auftreten, in den Beurteilungspegeln untergehen, weil sie gemittelt werden, aber als Einzelereignisse die Leute durchaus aus der Nachtruhe treiben.

Das setze ich in Beziehung zu dem, was hier an Lärmschutz vorhanden ist. Das heißt, wenn wir hier Lärmschutzwälle oder Lärmschutzeinrichtungen haben, die eine gewisse Abminderung bedeuten, dann ist nicht ohne Weiteres einzusehen, die aufzugeben. Sie haben ja selber durchaus angeführt, dass dieser offenporige Asphalt geeignet ist, die Laufgeräusche, die Reifengeräusche zu dämpfen, aber eben halt nicht die lauten Motorengeräusche und die Beschleunigungsgeräusche oder was auch immer wir auf den Autobahnen ständig erleben und was gerade zur Nachtzeit extrem lästig sein kann. Deswegen darf all das, was hier an Schallschutz vorhan-

den ist, nach meiner Auffassung nicht zurückgebaut werden; denn sonst gehen Sie das Risiko ein, nicht nur mit dem Planfeststellungsbeschluss zu scheitern, sondern vielleicht eine ganz neue Rechtsprechung zu bekommen, die diese neuen physiologischen Erkenntnisse mit berücksichtigen wird. Ich finde das ausgesprochen spannend, obwohl ich mit dem Vorhaben eigentlich sehr zufrieden bin. Ich habe es ja sehr begrüßt, dass wir inzwischen so weit sind, dass hier ein Deckel gebaut wird. Das haben wir damals bei der fehlgeschlagenen Prognose auch für sinnvoll gehalten. Dass das jetzt ansteht, ist positiv zu sehen. Gleichwohl muss man jeden Einzelfall beurteilen. Da sehe ich es durchaus als interessant an, wenn Einzelne sagen: Sie müssen da mehr tun, und zwar nicht unbedingt, indem Sie etwas Neues schaffen, sondern indem Sie das Vorhandene erhalten.

Vielleicht noch ganz kurz ein weiterer Ansatz, der hier diskutiert worden ist, und zwar die Windrichtung und die Windgeschwindigkeit. Die Beurteilungspegel werden mit 3 m/s Windgeschwindigkeit berechnet. Das ist ein moderater mittlerer Wind, also kein sehr heftiger Wind. Da wir künftig durch den Klimawandel

(Hempel (Einwender): Starkwinde haben!)

durchaus stärkere Windereignisse haben werden, kann es auch da sein, dass diese Berechnungen von Annahmen ausgehen, die nicht mehr repräsentativ sind, die nicht mehr typisch sind für das, was wir hier tatsächlich vor Ort erleben. Da kann es dann durchaus sein, dass diese Schallgeräusche wesentlich weiter getragen werden. Wir erleben es in vielen anderen Bereichen auch, dass man manchmal überrascht ist, dass man über 2 bis 3 km laute Lärmbänder hat, die durchaus sehr lästig sein können. Auch das kann zunehmen. Auch das sind neue Erkenntnisse, die von der Verkehrslärmschutzverordnung bisher nicht berücksichtigt werden.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Danke sehr. - Dann würde ich vorschlagen, dass wir vielleicht zu dem Aspekt „Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm“ den Vorhabenträger hören. Das haben wir ja heute noch nicht gehabt. Zu der immer wieder angesprochenen Frage, ob man die vorhandenen Lärmschutzanlagen erhalten kann, würde ich dann doch bitten - vielleicht auch zum besseren Verständnis -, einmal zu beleuchten, inwiefern die vorhandenen Anlagen durch das Vorhaben überbaut werden und inwiefern sie eigentlich nicht tangiert werden, einfach einmal, um faktisch zu sehen, wie das Thema von dieser Seite aus gelagert ist. - Bitte!

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Vielleicht kurz anknüpfend an das, was Herr Kollege Günther gesagt hat. Es ist ja nicht neu, dass die 16. BImSchV unter rechtspolitischem Feuer und unter Kritik steht. Die 16. BImSchV, die eine Rechtsverordnung der Bundesregierung ist, ist eigentlich - wenn man so sagen kann - wöchentlich Gegenstand von Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts. Ich habe einmal nachgeschaut: Gerade jetzt im Dezember sind wieder

zwei größere Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht, in denen es natürlich auch immer um Kritik an der Lärmbeurteilung bei Straßenbauvorhaben geht. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist den rechtspolitischen Bedenken oder der rechtspolitischen Kritik an der 16. BImSchV bislang nicht gefolgt und ist auch angesichts neuerer lärmphysiologischer oder lärmmedizinischer Erkenntnisse bislang nicht davon ausgegangen, dass diese Rechtsverordnung rechtswidrig ist.

Wir sind in einem Rechtsverfahren, und wir betrachten hier die Rechtmäßigkeit unserer Planung. Also, da haben wir die Bedenken nicht. Ich denke, dass im Moment einfach Stand - auch der Rechtsprechung - ist, dass die Rechtsverordnung, auch unter dem Gesichtspunkt des Grundrechts auf Gesundheit, rechtmäßig ist.

Ich ergänze, dass ja die Verwaltung hier letztlich plant. Die Verwaltung ist an Recht und Gesetz gebunden. Solange die Verordnung in der Welt ist, in Kraft ist und von der Rechtsprechung auch für rechtmäßig gehalten wird, auch für mit höherrangigem Recht in Einklang stehend gehalten wird, ist die Verwaltung auf der Grundlage der Aufgabenverteilung, wie wir sie nach dem Grundgesetz haben, nämlich dass die vollziehende Gewalt an die Gesetze gebunden ist, solange diese nicht von den zuständigen Gerichten entweder für rechtswidrig oder für verfassungswidrig gehalten werden und solange diese Rechtsgrundlagen nicht vom dafür zuständigen Gesetzgeber aufgehoben worden sind, daran gebunden. Auf dieser Grundlage arbeiten wir und müssen wir nach der Aufgabenverteilung des Grundgesetzes auch arbeiten, sodass wir hier keine Spielräume sehen, von der 16. BImSchV abzuweichen.

Vielleicht noch zur - ich sage einmal - Wiederherstellung des Lärmschutzwalles. Es ist ja so, dass der vorhandene Lärmschutzwall aufgrund der baulichen Gegebenheiten beseitigt werden muss. Er muss hier der Autobahn weichen. Eine Wiederherstellung - das hat Herr Meyer schon wiederholt ausgeführt - ist unter schallschutzfachlichen und schallschutzrechtlichen Gesichtspunkten nicht geboten. Durch eine Herstellung des Walles würde - er müsste dann ja an anderer Stelle kommen - Grundstückseigentum Dritter in Anspruch genommen werden. Das bitte ich auch zu bedenken. Es ist völlig klar, dass die Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter - es wird ja hier auch zu Recht infrage gestellt oder hinterfragt, weshalb das jeweils erforderlich ist - immer nur dann rechtlich zulässig ist, wenn ein ausreichend gewichtiger, sachlicher Grund dies rechtfertigt. Wir sehen also eine Wiedererrichtung des Walles weder unter dem Gesichtspunkt des Schallschutzes als erforderlich an noch unter dem Gesichtspunkt des Eigentumschutzes als zulässig und möglich an.

Es waren jetzt auch noch einmal Fragen, wo im Einzelnen solche Umplanungen und Umbauten des Walles zum Liegen kommen könnten. Das können wir gerne erläutern. Aus Rechtsgründen, wie gesagt, halten wir das alles nicht für entscheidungserheblich.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger. - Es war jetzt auch nicht die Frage danach, ob von der 16. BImSchV abzuweichen ist, sondern konkret nach dem Stand des Wissens von Gesundheitsgefährdung. Dazu habe ich in der Erwiderung auch thematisch etwas gelesen. Das ist hier bis jetzt noch nicht zur Sprache gekommen. Ich weiß nicht, ob das so bleiben soll.

Die Frage, ob die vorhandenen Lärmschutzanlagen erhalten bleiben können, bezog sich in der Tat darauf, ob sie für den Autobahnneubau weichen müssen. Das erscheint jetzt ansatzweise beantwortet zu sein. Sie müssten wohl weichen, und man müsste fremde Flächen, neue Flächen für eine Wiederherstellung in Anspruch nehmen, wenn ich das richtig verstanden habe. - Gut. Das war nur eine Zusammenfassung.

Es gab weitere Wortmeldungen. Bitte!

Engmann (Einwender):

Hallo! Mein Name ist Holger Engmann. Ich wohne in der Gerhart-Hauptmann-Straße. - Hier wurde gesagt, dass sich der Lärmschutz bei diesem Modell verbessern soll. Wir, die wir in der Gerhart-Hauptmann-Straße wohnen, wären natürlich froh, wenn der Tunnel länger würde als die 398 m oder wie viele es jetzt genau sind. Mir kann doch keiner erzählen, dass der Lärmschutz besser wird, wenn der Wall auf der Ostseite wegfällt; der wird eindeutig schlechter werden.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Die Frage wurde schon wiederholt beantwortet. - Dann sammeln wir das gerade noch einmal. - Bitte!

Hempel (Einwender):

Herr Dr. Geiger, was ist denn mit dem Bestandsschutz?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Eine einfache Frage. - Wir drehen uns im Moment ein bisschen im Kreis. Ich sammle das noch einmal, und dann, denke ich, können wir den Punkt vielleicht abschließen.

Hempel (Einwender):

Wir haben ja heute Morgen schon gehört, dass wir die ganze Sache gegebenenfalls, wenn das Verkehrsaufkommen höher wird, sechsspurig bekommen. Damit ergeben sich auch andere Immissionen. Es wird hier bereits festgesetzt, den Ausbau sechsspurig zu machen. Wir haben gestern gehört, dass es irgendwo in Nordrhein-Westfalen ein Gerichtsurteil gibt, wonach die Bürger, wenn eine Autobahn erweitert wird, keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz haben. Da sich Herr Dr. Geiger immer gerne hinter Gerichtsurteilen versteckt, sollte man dieses auch gleich festschreiben.

Dr. Scharf (Einwender):

Danke schön. - Ich habe zwar vorhin schon ausführlich Stellung genommen, aber ich möchte bei der Gelegenheit doch noch einmal nachhaken.

Ich habe eingangs gesagt, wir befinden uns hier eigentlich an dem Juckepunkt der gesamten A 39. Das ist, glaube ich, unbestritten der Fall.

Zweite Bemerkung. In der Vergangenheit hat es intensive Maßnahmen aller in der Region verantwortlichen Politiker - von der Kommunalebene bis zur Bundesebene - gegeben, um eben diesen Juckepunkt zu entschärfen und den Menschen dort weiterhin ein Wohnen zu ermöglichen.

Dritte Aussage. Das möchte ich wiederholen: Wir möchten hier optimalen Lärmschutz haben, wenn wir schon ertragen müssen, dass die Autobahn hier gebaut wird. Der Tunnel ist ja schon so eine Zugabe; machen wir uns doch nichts vor. Das ist eine politische Zugabe, für die wir dankbar sind. Wir wünschen nur, dass der Lärmwall wiederhergestellt wird, um den Menschen das Gefühl zu geben, dass an der Stelle, wo sie wirklich gekniffen sind, alles Menschenmögliche getan wird, um optimalen Lärmschutz zu gewährleisten. Dazu gehört die Wiederherstellung dieses Erdwalles, der durch seine Masse die Ausbreitung des Schalls verhindert. Dass Sie hier quasi Gesetzesvorgaben haben, das ist mir klar. Aber wir werden natürlich nicht nachgeben, an der Stelle auch politisch weiterzubohren.

Ich freue mich, dass mein Fraktionskollege Eckhard Pols, Vertreter im Deutschen Bundestag, jetzt dabei ist und an dieser Diskussion teilnehmen kann. Jedenfalls wir Lüneburger werden alles daran setzen, um diesen Juckepunkt für die Menschen erträglich zu machen. - Danke schön.

(Beifall)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Vielen Dank, Herr Dr. Scharf, dass Sie das noch einmal deutlich gemacht haben. - Es gibt noch zwei Wortmeldungen zu dem Thema, und zwar von Herrn Menkhaus und Herrn Constien.

Menkhaus (Einwender):

Ich möchte noch einmal kurz auf den von mir schon angesprochenen Punkt zurückkommen. Also, ich möchte auf das Gutachten, das leider aus dem Jahr 2000 ist - ich weiß nicht, ob sich da so viel geändert hat -, zurückkommen. Es ist wohl nach Ihrer Richtlinie, der RLS-90, schon möglich, dass man das getrennt ausrechnet. Das hat auch einen sehr hohen Faktor. Das wurde in diesem Gutachten einmal für Bayreuth gemacht. Da war auf einmal nicht mehr eine Reduktion von minus 5 dB(A) zu spüren, sondern nur noch von minus 0,5 dB(A). Wenn ich diese 4,5 dB(A) dazurechnen würde, wäre man im Grunde in dem gesamten Bereich, in dem Sie jetzt innerhalb der Grenzwerte sind, außerhalb der Grenzwerte. Das ist die Formel 7, die eine getrennte Bewertung erlaubt. Ich möchte Sie bitten, das noch einmal zu prüfen. Wenn das

nicht gemacht wurde, möchte ich Sie bitten, dass Sie das unter diesen Gegebenheiten noch einmal nachprüfen; denn wir reden hier von einem sehr sensiblen Bereich. Da sind minus 5 dB(A) schon eine große Hausnummer.

Constien (Einwender):

Wollte Herr Meyer gerade antworten?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Bitte, die Frage zunächst noch. - Ich würde vorschlagen, diese Frage, weil es dann die letzte zu diesem Bereich ist, noch aufzunehmen.

Constien (Einwender):

Okay. - Dass die Mittelwertbildung problematisch ist, haben wir schon seit Jahren erkannt. Herr Günther hat gerade diese Einzelereignisse angesprochen. Es gibt aber noch etwas, was dieser Mittelwertbildung eine zusätzliche Problematik obendrauf setzt. Das ist die Verteilung der Verkehrsstärke über den Tag. Man hat sicher morgens von 5 bis 6 Uhr eine andere Verkehrsstärke als von 2 bis 3 Uhr. Da hätte ich gerne gewusst, wie sich das über den Tag verteilt, prozentual auf die Stunden gerechnet, einmal nachts die acht Stunden von 22 bis 6 Uhr und einmal tagsüber von 6 bis 22 Uhr. Welches ist die verkehrsstärkste Stunde? Wie viel Prozent des Verkehrs laufen in der Stunde? Welcher Pegel würde entstehen, wenn man nur mit dieser stärksten Stunde rechnen würde, auch den Lkw-Anteil mit eingerechnet?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Danke schön. - Ich würde vorschlagen, dass der Vorhabenträger noch einmal Gelegenheit erhält, abschließend zu dem Themenkomplex insoweit Stellung zu nehmen, wenn noch etwas Neues zu dem Thema gesagt werden kann oder soll.

Padberg (Antragsteller):

Ich wollte gern noch einmal kurz auf das eingehen, was Herr Hempel angesprochen hat. Möglicherweise habe ich Sie auch nicht richtig verstanden. Sie sprachen von einer Sechsstreifigkeit.

Hempel (Einwender):

Die Sechsstreifigkeit ist ja in Planung.

Padberg (Antragsteller):

Wir planen hier eine vierstreifige Autobahn. Danach ist der Lärmschutz dimensioniert. Das ist Gegenstand des heutigen Verfahrens. Damit halten wir die Grenzwerte ein.

Hempel (Einwender):

Ja, aber es wird auch festgeschrieben, gegebenenfalls die Autobahn sechsstreifig zu machen. Das wird bereits festgeschrieben. Wenn diese Festschreibung erfolgt, dann müsste meines Erachtens auch ein zusätzlicher Lärmschutz gleich mit festgeschrieben werden. Begründung: Es gibt ein Gerichtsurteil, dass Menschen keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz haben, wenn eine

Autobahn erweitert wird. Herr Dr. Geiger zitiert ja laufend, gestern und heute, Gerichtsurteile, und dahinter wird sich dann versteckt. Darum geht es mir.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ich finde es von der Sprache her etwas sonderbar, wenn man davon spricht, dass man sich hinter Urteilen versteckt. Ich habe ein anderes Demokratieverständnis. Wir leben hier in einem Rechtsstaat, und wenn Gerichte judizieren, glaube ich, ist es guter Brauch, dass man sich daran hält und sich dann natürlich auch darauf beruft.

Das Thema der Sechsstreifigkeit haben wir gestern auch schon, denke ich, substantiell erörtert. Es geht hier nicht um die Zulassung eines sechsstreifigen Ausbaus, sondern es wird hier planfestgestellt werden - so jedenfalls unser Antrag - eine vierstreifige Autobahn. Das Thema der optionalen Sechsstreifigkeit bezieht sich alleine darauf, den künftig denkbaren Ausbau baulich in der Weise freizuhalten, dass dann, wenn er denn später kommen würde und wenn sich spätere Bedarfe ergeben sollten, keine unvermeidbaren Sprungkosten in Höhe von mehr als 20 Millionen € entstehen. Da müsste der Tunnel nachträglich angepasst werden. Da müssten Ingenieurbauwerke nachträglich angepasst werden. Diesen unverhältnismäßigen Aufwand zu vermeiden, indem man hier jetzt schon geringfügige Möglichkeiten vorsieht, dass das freigehalten wird, das erachten wir letztlich als Ergebnis einer klugen vorausschauenden Sicht.

(Zuruf: Und der Lärm?)

Wenn dann später eine vierstreifige Autobahn zu einer sechsstreifigen Autobahn ausgebaut werden sollte, dann ist das - das haben wir auch schon erörtert - nach der festen Rechtsauffassung des Vorhabenträgers nur in der Weise möglich, dass insoweit dann ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Da handelt es sich nämlich dann darum, dass dort weitere Streifen, weitere Spuren einer Autobahn geplant und gebaut werden sollen mit der Folge, dass dann insoweit wiederum eine schalltechnische Beurteilung nach der 16. BImSchV durchzuführen ist, nach dem dortigen § 1. Es handelt sich nämlich dann um den Ausbau einer vorhandenen Autobahn. Das heißt, wir haben eben nicht den Fall, den Sie angesprochen haben, dass hier - was ja üblich und auch häufig ist - einfach eine Fahrstreifenummarkierung stattfindet oder ein Standstreifen temporär zu einem Fahrstreifen umgewandelt wird. Darum geht es gerade nicht, sondern es ginge da um einen Ausbau der dann vorhandenen vierspurigen Autobahn. Das ist planfeststellungsbedürftig, und zwar unter Wahrung der vollständigen Schallvorsorgeansprüche nach der 16. BImSchV. Also, Ihre Sorge ist aus unserer Sicht deswegen - ich will nicht sagen: unberechtigt; aber die können wir Ihnen nehmen. So wird es da nicht kommen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Vielen Dank. - Das hatten wir in der Tat schon. Ich denke auch, die Anhörungsbehörde hat den Standpunkt schon deutlich bestätigt, dass die Zulassung der Sechsstreifig-

keit ein Planfeststellungsverfahren erforderlich macht und dann eine neue lärmtechnische Beurteilung erforderlich ist und dass es nicht um so etwas geht wie eine Standstreifenfreigabe.

Ich denke, wir können feststellen, dass zu dem Thema seitens des Vorhabenträgers keine wesentlich neuen Antworten angeboten werden, sodass ich im Moment keine andere Möglichkeit sehe, als diesen Punkt zu verlassen. Ich wollte noch einmal in die Runde schauen und fragen, ob es noch neue Fragestellungen zum Thema Lärm gibt.

(RA Günther (Einwender): Lärm in der Betriebsphase!)

- Lärm in der Betriebsphase. Wir haben ja den Punkt „Baulärm und baubedingte Beeinträchtigungen“ gesondert. Da kommt natürlich auch das Thema Baulärm zum Tragen.

(RA Günther (Einwender): Und Verkehrslärm während der Bauphase!)

- Ja, Umleitungsverkehre, Bauumleitungsverkehre etc. - Bitte!

Kaul (Einwender):

Mein Name ist Kaul. Ich wohne in der Scheffelstraße. - Ich habe noch eine Frage zu der Lärmschutzwand in der Erbstorfer Landstraße. Wird die jetzt vorhandene später aufgestockt, wenn sie auf 4 m oder eventuell noch mehr erhöht wird, oder wird sie gänzlich neu gebaut? Kommt dann eine neue Grundierung, also ein neues Fundament? Gibt es andere Baumaterialien, die dann eventuell den Lärm noch mehr absorbieren als die jetzige Wand?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Vielen Dank für die Frage. Ich denke, die können wir noch kurz beantworten.

Meyer (Antragsteller):

In dem Bereich, in dem die Lärmschutzwand jetzt auf 4 m erhöht wird, wird ein Neubau stattfinden. Die alte Wand kann nicht erhalten werden. Es kann nichts oben aufgesetzt werden, sondern sie wird komplett neu gebaut werden.

Zu den Materialien. Materialien werden für Lärmschutzwände grundsätzlich immer so verwendet - ob es nun Ziegel oder Beton ist oder ob es Aluelemente sind -, dass der Lärm nicht durchtritt, sondern eine entsprechende Dämpfung erfährt. Das ist das Kriterium einer Lärmschutzwand. Deswegen heißen sie Lärmschutzwände. Welches Material dann eingesetzt werden kann, ist mehr oder weniger Kosten- oder Gestaltungssache.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Vielen Dank für die Antwort. - Dann würde ich jetzt gerne zu den Luftschadstoffen und den Erschütterungen kommen, wenn dazu Fragen sind.

(Constien (Einwender): Es fehlt noch eine Antwort auf meine letzte Frage nach der Verteilung der Verkehrsstärke über den Tag!)

- Einen Moment!

Constien (Einwender):

Meine letzte Frage betraf die Verteilung der Verkehrsstärke über den Tag. Es gibt sicher Stunden, in denen mehr Verkehr fließt als in anderen Stunden. Welche Pegeländerungen ergeben sich daraus? Natürlich weiß ich, dass der Pegel gemittelt wird über den Bereich, wo auch der Grenzwert gilt. Aber ich hätte gern einfach einmal eine Information dazu.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Entschuldigung! - Ich will gerne die Antwort darauf zulassen. Aber ich denke, wir können konstatieren, dass es keine neuen Antworten zum Thema Lärm gibt. Die Lärm-berechnung erfolgt nach der RLS-90. Herr Meyer kann diesen Punkt sicherlich noch einmal erklären.

Meyer (Antragsteller):

Es ist in der Tat so - das wollte ich auch gerade sagen -, dass die Berechnung auf der RLS 90 basiert. Es ist ein Mittelwert für den Tagbereich und für den Nachtbereich, über alle Tage des Jahres gemittelt. Es gibt da keine Stundenwerte. Von daher sind irgendwelche Spitzenstundenwerte reine Fiktion. Sie sind für uns rechtlich nicht bindend, zumal wir für den Prognoseverkehr gar nicht genau sagen können, zu welchen Stunden welche Verkehrswerte auftreten werden.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Vielen Dank. - Das war dann, denke ich, der Abschluss zum Thema Lärm in der Betriebsphase. - **Luftschadstoffe, Erschütterungen.** Da war die Anzahl der Einwendungen nicht so groß. Ich frage einmal nach: Gibt es zu dem Thema Erörterungsbedarf? - Ja. Herr Hempel, bitte sehr!

Hempel (Einwender):

Zu den Luftschadstoffen. Ich gehe davon aus, dass die Berechnungen für Belastungen durch Luftschadstoffe sich auf einen erwachsenen gesunden Menschen beziehen. Werden dabei auch Kinder und Kranke berücksichtigt? Frage an unseren Experten.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Das gebe ich gleich weiter. - Bitte sehr!

Düring (Antragsteller):

Düring vom Büro Lohmeyer. Wir haben das Luftschadstoffgutachten erstellt. - Die rechtliche Grundlage für die Bewertung der Luftschadstoffkonzentration ist die 39. BImSchV. Dort sind die entsprechenden Luftschadstoffe und die Beurteilungswerte, also die Grenzwerte und auch die entsprechenden Kriterien dargestellt, wo berechnet bzw. gemessen werden soll. Die entsprechenden Grenzwerte in der 39. BImSchV sind aus Empfeh-

lungen der WHO abgeleitet. Die unterscheiden nicht, ob es ein Erwachsener oder ein Kind ist. Die entsprechenden Grenzwerte schließen aber sozusagen den Gesundheitsschutz und den vorsorglichen Gesundheitsschutz mit ein und sind praktisch für alle Bevölkerungsgruppen, also einschließlich der Kinder und der Kranken, anwendbar.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Herr Günther, Sie hatten sich noch gemeldet.

RA Günther (Einwender):

Ich gehe davon aus, dass die Luftschadstoffbelastungen von Ihnen zutreffend berechnet und dargestellt worden sind. Sie haben auch in der Vergangenheit nie so eine furchtbar große Rolle gespielt, weil aufgrund der Verteilung schon alsbald, im Abstand von 10 oder 15 m, keine Grenzwertüberschreitungen mehr festzustellen sind.

Unser Problem ist hier allerdings, dass dieses Wohngebiet eine äußerste Englage zur Autobahn hat. Das heißt, dass wir den Luftbelastungen, insbesondere an den Tunnelöffnungen, den Tunnelmündern, ziemlich ausgesetzt sind, zumal keine andere Entlüftung außer durch diese Tunnelportale stattfinden wird und die Fahrzeuge im Tunnel wie eine Pumpe wirken. Die Luftschadstoffe werden also konzentriert nach draußen getragen und werden sich dann in der Nähe der Öffnung ausbreiten, und zwar in einer höheren Konzentration, als es bei Autobahnen der Fall ist, die nicht überdeckelt sind.

Ich habe in den Einwendungen Zeitungen zitiert, einmal die *Süddeutsche Zeitung*, die darauf abstellt, dass nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen Abgase von Dieselaautos Lungenkarzinome und Blasenkrebs auslösen können. Wir haben nach den Verkehrsmengenberechnungen etwa mit 12.000 bis 13.000 Dieselfahrzeugen pro Tag zu rechnen. Hinzu kommt noch der Schwerverkehr, der auch im Wesentlichen aus diesen Fahrzeugen besteht.

Das Zweite - das war auch relativ dramatisch - war ein Zitat aus dem *Hamburger Abendblatt*. Die zitierten *The Lancet*, die angesehenste medizinische Zeitschrift. Da heißt es:

„Ein Leben an der Autobahn hemmt die Entwicklung der Lungen bei Kindern. Kinder, die näher als 500 m an einer großen Straße wohnen, haben als Erwachsene größere Defizite in der Lungenfunktion als Kinder, deren Zuhause 1.500 m oder weiter von einer Autobahn entfernt steht ... Bei Kindern, die maximal 500 m von einer Autobahn entfernt wohnten, wurde im Alter von 18 Jahren ein ausgeprägtes Defizit in der Lungenfunktion festgestellt. Da die Entwicklung der Lunge dann fast abgeschlossen ist, ist es wahrscheinlich, dass ein Mensch mit einem Defizit in diesem Alter ein Leben lang unter einer verminderten Lungenfunktion leiden wird.“

Das sind relativ ernst zu nehmende Äußerungen, die für uns Bedeutung haben, weil wir keinen großen Abstand zu der Autobahn haben. Es sind also nicht 1.000 oder 2.000 m oder zumindest 500 m, wie es sonst in freier Streckenführung häufig nach dem Trennungsgrundsatz, § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz, der Fall ist. Das war für mich das einzige Argument, die Trassenwahl infrage zu stellen und zu sagen: Ist das tatsächlich die Variante, die vorzugswürdig ist? Denn wir kennen den Trennungsgrundsatz als Optimierungsgrundsatz. § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz verlangt, dass auch Autobahnen, die Wohnbereiche beeinträchtigen können, unter Umständen davon Abstand halten müssen, dass zumindest die Probleme bewältigt werden müssen. Da ich in der Synopse zu diesen beiden Veröffentlichungen keine qualifizierte Antwort gefunden habe, meine Frage an Sie: Können Sie auf diese Fundstellen, die ich da zitiert habe, antworten? Gibt es dazu eine Antwort von Ihrer Seite? Können Sie ausschließen, dass die damit begründete Besorgnis berechtigt ist?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Die Frage ist gestellt. Wie sieht es aus?

Düring (Antragsteller):

Die konkrete Literatur kenne ich jetzt nicht. Aber ich kann natürlich aus meiner Fachkenntnis heraus darauf antworten.

Grundsätzlich ist es so, dass jede zusätzliche Schadstoffbelastung, die über der Hintergrundbelastung liegt, gesundheitliche Einflüsse haben kann. Das ist unbestritten. Der Gesetzgeber hat aber Grenzwerte definiert, wo er sagt, er ist bereit, die aus verschiedenen Gesichtspunkten zu definieren und sich bei solchen Vorhaben daran zu orientieren. Dass es unterhalb der Grenzwerte auch gesundheitliche Beeinträchtigungen geben kann, nimmt der Gesetzgeber damit in Kauf. Das müssen wir einfach so hinnehmen. Das ist aber die auch vom Bundesverwaltungsgericht akzeptierte Rechtslage.

Die Frage, bis in welche Entfernung solche Beeinträchtigungen stattfinden können, hängt von den lokalen Gegebenheiten ab. Eine Autobahn mit einer Verkehrsmenge von über 100.000 Kfz hat im Nahbereich natürlich eine ganz andere Schadstoffkonzentration und Beeinträchtigung als eine Autobahn, wie im hier vorgestellten Fall, mit 50.000 bis 60.000 Kfz. Weiterhin hat die Zusammensetzung, also der Anteil des Schwerverkehrs einen Einfluss usw. usf.

In unsere Berechnung für das Luftschadstoffgutachten sind genau diese Aspekte eingeflossen. Wir haben hier eine Verkehrsprognose. Das heißt, wir wissen zumindest, mit welchen Verkehren die Verkehrsplaner rechnen. Wir wissen, wie hoch der Schwerverkehrsanteil in der Prognose ist. Wir wissen auch, wie sich die Fahrzeugflotte in dem hier betrachteten Bezugsjahr in Bezug auf die von Ihnen erwähnten Dieselfahrzeuge gestalten wird. Das ist also alles in die Berechnung eingeflossen. Die entsprechenden Berechnungsergebnisse konnten Sie

in unserem Gutachten nachlesen. Im Ergebnis können wir feststellen, dass die Grenzwerte überall eingehalten sind.

Hier kommt noch die Besonderheit dazu, dass praktisch durch die Planung des Lärmschutztunnels große Bereiche des hier befindlichen Wohngebietes gegenüber der derzeitigen Situation bzw. dem Nullfall deutlich entlastet werden; das muss man auch sagen. Sie haben recht, durch diesen Tunnel werden natürlich Schadstoffkonzentrationen an den Tunnelportalen höher sein als an der freien Strecke. Auch das ist in dem Berechnungsmodell hinterlegt. Wir konnten auch zeigen, dass die Erhöhungen im Bereich der Tunnelportale gering sind und dass die dort sich manifestierenden Schadstoffkonzentrationen immer noch deutlich unterhalb der geltenden Grenzwerte liegen.

Wir kommen zu dem Schluss: Die Grenzwerte werden deutlich eingehalten. Es gibt eine deutliche Entlastung für viele in diesem Wohnbereich. Im Bereich der Portale gibt es zwar eine leichte Erhöhung, die aber deutlich unterhalb der Grenzwerte liegt, sodass wir aus lufthygienischer Sicht kein Problem sehen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Vielen Dank. - Bitte sehr!

Hempel (Einwenderin):

Ich habe dazu eine Frage: Meines Wissens gibt es eine Station hier in Lüneburg, wo die Luft oder der Feinstaub gemessen wird. Was spricht dagegen - ich bin immer für mehr Praxis -, diese Station in der Nähe des Kindergartens Brandheider Weg zu installieren? Wir haben dort Kinder, die sehr dicht an der künftigen Autobahn sind. Wir arbeiten ja immer mit Grenzwerten. Nehmen wir zum Beispiel Röntgen. Anfang des vorletzten Jahrhunderts wurde ein Grenzwert festgelegt. Ende des letzten Jahrhunderts wurde er weit heruntergeschraubt. Wir gehen ja immer mit dem um, was wir jetzt wissen. Wir wissen aber nicht, was die Zukunft zeigt. Herr Dr. Günther hat ja gerade dazu - da gibt es weitere Erfahrungswerte - etwas gesagt. Für mich ist wirklich die Frage: Besteht die Möglichkeit, diese Messstation zu versetzen? Ist das ein Problem? Wenn ja, welches? Was müssen wir als Bürger tun, damit wir unsere Kinder und Kindeskinde schützen?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Vielen Dank für die Frage. - Es gab noch eine weitere Wortmeldung. Die möchte ich gern noch dazu nehmen.

Christian Meyer (Einwender):

Mein Name ist Christian Meyer. Ich leite die Kindertagesstätte im Brandheider Weg. - Ich höre das hier mit Erschrecken. In dieser Einrichtung sind hundert Kinder, und es wird hier ständig von Grenzwerten gesprochen. An Sie aus dem Büro Lohmeyer einmal eine Frage - das ist vielleicht ein bisschen polemisch -: Würden Sie Ihre Kinder in unsere Kindertageseinrichtung geben? Grenzwerte sind das eine, aber das Leben ist das andere. Das würde

mich an dieser Stelle wirklich einmal interessieren. Der Vorschlag, dort eine Messstation aufzubauen, ist ein guter Vorschlag, damit wir reale Werte haben und auch Kolleginnen und Kollegen, die in dieser Einrichtung arbeiten, jeden Tag mit einem guten Gewissen dorthin gehen können. Das gestaltet sich für uns schwierig.

(Beifall)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Das ging noch einmal in die gleiche Richtung. Ich gebe die Frage einmal so weiter. Wer hat Kenntnis darüber, wer diese Messstelle betreibt? Die Gewerbeaufsicht oder das Aufsichtsamt Hildesheim ist, glaube ich, eine für die Messung der Luftschadstoffe zuständige Einrichtung. Ich weiß es aber nicht ganz genau. Das könnte man klären. Weiß das jemand vom Vorhabenträger?

Düring (Antragsteller):

Das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim ist praktisch für das Luftschadstoffmessnetz verantwortlich. Das heißt, wenn jetzt entsprechender Bedarf aus Ihrer Sicht gesehen wird, dort zu messen, dann muss man sich mit dieser Befindlichkeit an das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim wenden.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Ist die Frage damit so beantwortet? - Das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim wäre zuständig dafür, eine Messstelle neu einzurichten oder eine vorhandene zu versetzen.

(Hempel (Einwenderin): Das heißt, der Kindergarten oder wir Bürger werden das beantragen?)

- Es steht Ihnen frei, das dort zu beantragen, ja.

(Hempel (Einwenderin): Kann ich Ihnen die Bitte geben, dass Sie sich darum kümmern, oder nicht?)

- Wenn der Vorhabenträger das noch klarstellen mag, wie die Zuständigkeit da liegt.

(Hempel (Einwenderin): Das gehört aus meiner Sicht mit in dieses Verfahren hinein, und Sie sind die Institution!)

Düring (Antragsteller):

Wir haben natürlich erst einmal die Prognose gemacht, wie sich die Schadstoffbelastung darstellen wird. In diesen Berechnungen sind einige Sicherheiten enthalten. Wir sehen anhand dieser Berechnungsergebnisse - das hier angewendete Verfahren ist vielfach erprobt und auch an Messdaten abgeglichen - wegen der deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte erst einmal keine Voraussetzung, hier irgendwelche zusätzlichen Schadstoffmessungen durchzuführen oder veranlassen zu lassen. Wenn Sie oder die Stadt Lüneburg sich aus nachvollziehbaren Gründen ans Gewerbeaufsichtsamt wenden und sagen, wir wollen gerne einmal an dieser Stelle nachgemessen haben, dann steht Ihnen das frei. Aber im Rahmen dieses

Verfahrens sehen wir oder der Vorhabenträger erst einmal nicht die Notwendigkeit, dort eine Messstelle einzurichten.

Um auf die Situation der Kindergärten einzugehen: Klar, man muss immer schauen, wo die konkrete Lage der Kindergärten ist. Aber schauen Sie sich Kindergärten in Großstädten an.

(Unruhe - Zurufe)

Die liegen auch an entsprechenden Straßen. Man muss immer die konkrete Situation sehen. Wie gesagt, hier aus diesem Vorhaben heraus ergibt sich jetzt erst einmal keine Notwendigkeit für den Vorhabenträger, eine entsprechende Messung stattfinden zu lassen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke sehr. - Ich denke, im Rahmen der Möglichkeiten, die hier gegeben sind, ist die Frage jetzt beantwortet. Wenn seitens der Anhörungsbehörde oder auch Planfeststellungsbehörde eine Veranlassung gesehen wird, so etwas wie eine Überwachung, ein Monitoring einzurichten, dann würde das geschehen können. Das können wir aber an dieser Stelle nicht weiter inhaltlich vertiefen. Aufgrund der Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens ist das möglicherweise nicht nahegelegt. So viel kann man, glaube ich, an der Stelle sagen. Ihre Frage zielte ja darauf: Was können wir als Bürgerinnen und Bürger tun?

Hempel (Einwenderin):

Ich stelle hiermit den **Antrag, dass in diesem Verfahren diese Station in der Nähe der Kindertagesstätte Brandheider Weg installiert wird.** Ich möchte das zu Protokoll geben.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Der Antrag ist zu Protokoll genommen worden; das haben wir aufgenommen. Wir werden uns dazu verhalten. - Danke.

Dahinten war, glaube ich, zunächst noch eine Meldung und dann Herr Constien. Bitte!

Knoop (Einwender):

Mein Name ist Martin Knoop. Ich wohne auch in Moorfeld. - Veranlasst durch Herrn Dr. Scharf, weiß ich nun auch, dass Herr Pols hier ist. Ich denke, Herr Pols ist der richtige Ansprechpartner für solche Maßnahmen im Kindergarten.

Pols (MdB):

Vielen Dank. Wenn Sie mich schon direkt ansprechen: Mein Name ist Eckhard Pols. Ich bin Bundestagsabgeordneter.

Wir haben ja gerade gehört, dass es Sache des Landes ist. Es ist für mich einfacher zu sagen, es ist nicht der Bund, es ist das Land. Trotzdem werde ich mich darum kümmern, dass vielleicht eine zusätzliche Station dort am Kindergarten, Frau Hempel, stationiert wird, um da auch eine vernünftige Luftschadstoffmessung hinzukriegen. Wir werden das über die Ratsgremien - Dr. Scharf, der

Kollege ist ja auch dabei - in die Wege leiten. Versprechen kann ich natürlich gar nichts. Das zu installieren, ist Sache des Landes. Aber trotzdem, die Sache ist aufgenommen, und wir werden das in die Wege leiten.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Dann gab es eine Meldung von Herrn Constien.

Constien (Einwender):

Es gab schon im Raumordnungsverfahren eine luftschadstofftechnische Untersuchung, und in der landesplanerischen Feststellung ist festgehalten, dass an einigen Stellen PM₁₀- und Stickoxidgrenzwerte möglicherweise nicht eingehalten werden könnten. Wenn Sie jetzt in diesem Gutachten alles so locker einhalten, dann verstehe ich die Unterschiede nicht. Das habe ich auch geschrieben. Die Antwort war, dass sich ja Verkehrsdaten, Planungsdaten, Messdaten in der Luftschadstoffbelastung, die Immissionsfaktoren und der Prognosehorizont geändert haben. Ich weiß nicht, was das alles ist. Aber auf jeden Fall müssen die Verkehrsdaten niedriger gewesen sein als bei der heutigen Prognose für 2025. Prognosehorizont, das ist klar: Das war 2015, und jetzt ist es 2025. Ich weiß nicht, wie zwei Gutachten - natürlich weiß ich das - zu so verschiedenen Ergebnissen kommen können. Wenn mir ein Gutachten nicht gefällt, gebe ich ein neues in Auftrag. So einfach ist das.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Die Antwort kann unmittelbar folgen.

Düring (Antragsteller):

So ist es natürlich nicht, dass ich, wenn mir ein Gutachten nicht gefällt, ein zweites in Auftrag gebe. Sie haben ja selbst zitiert, dass sich verschiedene Daten geändert haben. Das Prognosejahr, was die Verkehrsprognose anbetrifft, ist von 2015 auf 2025 geändert worden.

Ich will einmal ein paar Randbedingungen für die für die Luftschadstoffemissionen und -immissionen relevanten Eckdaten nennen. Das eine ist: Die alten Untersuchungen sind mit dem Handbuch für Emissionsfaktoren in der Version 2.1 durchgeführt worden.

Nur zur Erläuterung: Handbuch für Emissionsfaktoren, das ist eine Datenbank des Umweltbundesamtes, in der für die ganzen Fahrzeugschichten, die es auf den Straßen gibt, entsprechende Emissionsfaktoren hinterlegt sind und in der für verschiedene Bezugsjahre die Flottenzusammensetzungen - zum Beispiel, wie viel Benzin- und wie viele Dieselfahrzeuge dort fahren, wie viele Euro-1-, Euro-2-, Euro-3-, Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge dort fahren usw. - hinterlegt sind.

Gerade in dieser langen Planungsphase, die dieser Bauabschnitt mittlerweile durchläuft, sind die ersten Gutachten noch mit dem Handbuch in der Version 2.1 durchgeführt worden. Das ist aus 2004. 2010 gab es ein Update dieses Handbuches. Die wesentlichsten Änderungen in den Ergebnissen kamen quasi durch die Aktualisierung dieser Datenbank. Das heißt, dass die neueren

Fahrzeugschichten, die in dem alten Handbuch noch gar nicht enthalten waren, nämlich die Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge, in dieser Version 3.1 berücksichtigt werden konnten. Die fahrzeugspezifischen Emissionen sind also allein durch die Berücksichtigung der neueren Fahrzeuge gesunken. Das heißt, bei gleicher Verkehrsmenge rechnet man niedrigere Emissionen und damit niedrigere Konzentrationen aus. Das ist ein ganz wesentlicher Punkt, der praktisch zu einer Veränderung in den Emissions- und in den Immissionsberechnungen geführt hat.

Ein weiterer Punkt ist die Hintergrundbelastung: Wie hat es sich entwickelt usw. usf.? Wie gesagt, es scheint jetzt für den Außenstehenden erst einmal ein Widerspruch zu sein, zwei verschiedene Gutachten, zwei verschiedene Ergebnisse. Aber wenn man ins Detail guckt, kann man anhand der einzelnen Punkte genau darlegen, warum es diese Änderungen gegeben hat.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke schön. - Ich möchte jetzt einen kleinen Abspann einführen und darauf hinweisen, dass wir noch vielleicht gut eine Stunde Zeit haben. Wir haben das Ende auf voraussichtlich 15.30 Uhr gesetzt. Wir hätten jetzt vielleicht noch die Möglichkeit, den nächsten Themenkomplex nicht nur anzureißen, sondern in ihm vielleicht auch gut voranzukommen. Das ist der Themenkomplex Baustellenbetrieb. Ich denke, das ist ein wichtiges Thema. Gerade weil wir hier mit Baustellenbetrieb eine Hauptverkehrsader im unmittelbaren Wohnumfeld durchstoßen, wäre das noch ein wichtiges Thema. Ich wollte jetzt in die Runde hineinfragen, ob wir den Themenkomplex Immissionen abschließen können. Gibt es dazu noch Wortmeldungen?

(RA Günther (Einwender): Die Erschütterungen müssen wir beim Thema Bauphase mit behandeln!)

- Das können wir so halten, dass wir die Erschütterungen im Zusammenhang mit dem Baustellenbetrieb behandeln. - Dahinten schüttelt jemand den Kopf. Bitte sehr!

Kaschel (Einwender):

Sie sagten gerade, die **Erschütterungen** sollten im Zusammenhang mit dem Bau behandelt werden. Das halte ich für nicht gut. Nach meinem Erleben haben wir heute bereits starke Erschütterungen durch den Lkw-Verkehr, der sich in den Gebäuden widerspiegelt. Ich bitte den Vorhabenträger, doch einmal darzustellen, wieso er davon ausgeht, dass nach dem Ausbau der Ortsumgehung zur Autobahn keine verkehrsbedingten Erschütterungen zu befürchten sind.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke. - Ich glaube, es war in der Tat eine Einwendung zu dem Punkt. Dann würde ich es einfach vorziehen, dass wir das noch beantworten lassen.

Matz (Antragsteller):

Die Erschütterungen auf dem heutigen Verkehrsweg werden im Zuge des Neubaus verändert, weil die A 39 eben neu gebaut wird. Es sind in bestehenden Fahrbahnen sicherlich immer wieder Erschütterungspunkte zu finden, die sich im Laufe der Zeit ergeben. Das wird aber dann mit dem Neubau der A 39 ausgeschlossen sein - zu Beginn. Was sich dann im Zuge des Betriebszustandes einstellt, wird man sehen. Es gibt immer irgendwo Schäden an Straßen und Verkehrswegen. Dafür ist dann die Streckenkontrolle zuständig, die feststellen wird, wo bauliche Maßnahmen, also Instandhaltungen etc. pp., vorgenommen werden müssen. Das wird sukzessive im Betriebszustand erfolgen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Herr Kaschel!

Kaschel (Einwender):

Sie sagten gerade, dass das mit dem Unterhaltungszustand der Straße zu tun hat. Das ist für mich insofern nicht nachvollziehbar, als dass ich diese Erschütterungen auch in meinem Gebäude feststellen konnte, nachdem die Fahrbahndecke komplett mit offenporigem Asphalt belegt worden war und damit eigentlich ein sehr guter Neubaulzustand erreicht worden war. Also muss doch irgendetwas im Aufbau der Straße komplett anders gemacht werden, um den Schwerlastanteil, der ja steigen wird, abzufedern und die Erschütterungen von den Gebäuden fernzuhalten.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Vielleicht kann ich gerade noch die Frage weitergeben, dass Sie vielleicht einmal darstellen, wie die Schwingungen übertragen werden - über den Baugrund etc. -, dass man das einmal physikalisch beleuchtet, wie sich die Situation da dann verändert.

Matz (Antragsteller):

Wie sich die Situation verändert, das möchte ich jetzt gar nicht physikalisch oder in derlei Hinsicht darlegen. Die Maßnahme stellt sich ja so dar: Die offenporige Asphaltfläche, die nachträglich dazugekommen ist, ist ja sozusagen nur aufgebaut worden auf den eigentlichen Aufbau der Fahrbahn. Die Deckschicht wurde gefräst, und darauf wurde der OPA hergestellt. Damit sind natürlich die Probleme, die im Untergrund im Laufe der Jahre entstanden sind, nicht behoben. Im Zuge der Baus der A 39 wird es so sein, dass eine grundlegende Erneuerung stattfindet, also Abbruch, und das Ganze, was als Unterbau vorhanden ist, wird herausgenommen. Es wird komplett neu - Oberbau, Unterbau, Tragschicht etc. pp. - hergestellt. Damit sind die Schäden, die sich im Betriebszustand im Untergrund eingestellt haben, erst einmal aus der Welt. Es wird also neu nach dem aktuellen Stand der Technik dimensioniert und gebaut. Das heißt, diese Erschütterungen sind dann erst einmal nicht zu erwarten.

Kaschel (Einwender):

Dann vielleicht eine Frage an den Baugrundgutachter. Sind diese Schwingungen durch den Baugrund auf unsere Gebäude übertragen worden?

Sandt (Antragsteller):

Im Umfeld von Moorfeld stehen in erster Linie Sandböden an. Sandböden sind das, was die Auswirkungen oder die Ausbreitung von Schwingungswellen angeht, relativ unempfindlich. Das heißt, aus Sicht des Baugrundes sind durch die Verkehrsmaßnahmen eigentlich nur geringe Schwingungen zu erwarten. Wir haben keine Böden, die sich dadurch auszeichnen, dass sie extrem schwingungsempfindlich sind, ganz im Gegenteil.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Zu dem Punkt noch eine Wortmeldung von Herrn Günther.

RA Günther (Einwender):

Ist Ihre Aussage unabhängig von dem Grundwasserstand?

Sandt (Antragsteller):

Der Grundwasserstand spielt da nur eine untergeordnete Rolle. Ob der Sandboden wassergesättigt ist oder ob der Luftbodenanteile hat, das ist kein wesentliches Maß. Durch die Neubaumaßnahme entsteht da keine Veränderung.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke schön. - Können wir den Themenkomplex Erschütterungen damit verlassen? - Herr Kracht!

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Ich hätte noch eine Anmerkung zu den Luftschadstoffen. Da kam ich eben nicht zu Wort.

Es ist wohl richtig, dass mit der Euro-4 und Euro-5-Norm insgesamt die Anteile an PM₁₀ und PM_{2,5} abgenommen haben, wir also insgesamt eine deutliche Verringerung haben. Unberücksichtigt davon bleiben aber diese 0,1-PM-Partikel, und die sind direkt blutgängig. Das ist auch in meiner Einwendung drin. Das ist ein hochgefährliches Ding. Das wird bei der neuen Norm nicht zurückgehalten.

Constien (Einwender):

Die weitere Entwicklung in Richtung Euro 4, Euro 5, Euro 6 ist erst einmal durch eine CDU-Parteispende von BMW ausgehebelt worden.

(Beifall)

Düring (Antragsteller):

Wir betrachten, was die Partikel bzw. die Feinstäube anbetrifft, im Moment PM₁₀ und PM_{2,5}. Das ist das, was der Gesetzgeber in der 39. BImSchV vorgegeben hat.

Die Ultrafeinpartikel, die Sie ansprechen, das sind die Abgaspartikel - Stichwort: Rußpartikel -, die maßgeblich aus den Dieselfahrzeugen und zu einem geringen Teil

aus den Benzinfahrzeugen kommen. Diese Partikel-emissionen sind in den von uns berechneten PM_{2,5}- und auch in den PM₁₀-Emissionen und damit -Immissionen mit beinhaltet. Es gibt derzeit weder von der WHO noch von europäischer Gesetzgebung noch von der nationalen Gesetzgebung irgendeine Beurteilungswerte für ultrafeine Partikel, also Partikel unterhalb von 100 nm, die von Ihnen angesprochen worden sind und die natürlich direkt lungengängig und noch weiter, praktisch bis in den Kreislauf gängig sein können. Das heißt, wir haben gar keinen Bewertungsmaßstab dafür, weil sich da die Mediziner im Moment selber noch nicht sicher sind, welche Beurteilungsgrößen dort zur Anwendung kommen können.

Das ist auch in dem derzeitigen Novellierungsverfahren für die EU-Grenzwerte nicht beinhaltet, dass in absehbarer Zeit, also mindestens bis 2017, dort solche Grenzwerte zu erwarten sind. Da sind noch viele Grundlagenuntersuchungen von Medizinern und Schadstoffwirkungsexperten gefragt. Das heißt, wir können dort gar keine Bewertung machen. Das, was wir machen können, ist PM_{2,5}. Was der Gesetzgeber verlangt, ist gemacht worden. Auch beim PM_{2,5}, was zum großen Teil aus diesen Ultrafeinpartikeln besteht, sind die Grenzwerte deutlich eingehalten.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Das war dann noch einmal die abschließende Antwort des Vorhabenträgers zu diesem Thema. - Ich verlasse diesen Punkt jetzt, weil er ausgiebig erörtert ist, und schwenke über zum nächsten Thema: **Baustellenbetrieb, bauzeitbedingte Beeinträchtigung durch Erd- und Bauarbeiten, Baustellenverkehre.**

Zu diesem Thema gab es auch einige Einwendungen. Betroffen ist - das sieht man auf den ersten Blick - in erster Stelle der Stadtteil Moorfeld durch das Tunnelbauwerk. Aber vielleicht sind im weiteren Verlauf der Strecke noch andere Bereiche betroffen. Gibt es dazu Erörterungsbedarf? - Bitte sehr!

Kaul (Einwender):

Es geht um die Scheffelstraße 21. Wir sind mit dem Haus etwa 30, 35 m von der zukünftigen Baustelle entfernt. Bei dem Planfeststellungsbeschluss zur Ostumgehung konnte ich erreichen, dass darin festgehalten ist, dass an dem Haus Gipsmarken zur Beweissicherung gesetzt werden. Jetzt ist meine Frage, ob das Gleiche auch hier in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden kann.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Gibt es dazu eine Antwort des Vorhabenträgers, was das Grundstück angeht oder grundsätzlich? Grundsätzlich habe ich in den Erwiderungen gelesen, dass so eine Beweissicherung angeboten wird. Ist das richtig?

Matz (Antragsteller):

Das ist richtig.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Wird das eine Zusage?

Matz (Antragsteller):

Sofern es erforderlich ist und auch absehbar ist, dass Bereiche stark betroffen sein werden, gerade - wie wir jetzt festgestellt haben - in dem Tunnelbereich, ist ein Beweissicherungsverfahren seitens des Vorhabenträgers natürlich vorgesehen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Gut. - Gibt es weitere Äußerungen? - Bitte!

Kaul (Einwender):

Ich habe im Moment nur die Erklärung, dass das vorgesehen ist. Aber ich weiß nicht, ob nachher tatsächlich etwas passiert. Im Nachhinein kann ich nicht mehr beweisen, dass das wirklich am Bauvorhaben gelegen hat. Insofern war diese Regelung gut, dass im Planfeststellungsbeschluss damals drin stand: Scheffelstraße 21, Gipsmarken setzen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Aus unserer Sicht kann ich Ihnen bestätigen: Es ist regelungsbedürftig. **Wo eine Beweissicherung stattfinden soll, muss im Planfeststellungsbeschluss geregelt sein.** Die Äußerungen des Vorhabenträgers dazu sind noch nicht konkret und bestimmt genug. **An der Stelle, denke ich, haben wir noch Arbeitsfelder.**

(Beifall)

Herr Hempel, bitte!

Hempel (Einwender):

Baustellenlärm, Baustellenverkehre, Umleitungskonzepte - machen wir das alles jetzt gleich mit? - Bleiben wir erst einmal beim Baustellenlärm. Es werden Rammarbeiten durchgeführt. Es werden Erdarbeiten durchgeführt. Alles führt zu Lärm. Besteht schon heute die Möglichkeit, dort festzuschreiben, dass an den Wochenenden nicht gearbeitet wird und dass Rammarbeiten oder alles, was laut ist - Baustellenlärm, -arbeiten - nicht in der Nacht erfolgen, sondern bis maximal 20 Uhr?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Vielleicht sammeln wir zunächst ein paar Wortmeldungen. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Ich habe mehrere Punkte. Zunächst zu der Beweissicherung. Die Beweissicherung dient ja auch dem Vorhabenträger, dass dem nachher keine Schäden angelastet werden, die er nicht verursacht hat, weil sie schon vorhanden waren.

Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, haben wir im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren beim Landkreis, glaube ich, sogar eine Beweiserleichterung durchgesetzt, und zwar in der Weise, dass dann, wenn vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung

vorgenommen wird und Sie später Schäden feststellen, die Vermutung gilt, dass diese Schäden auf die Baumaßnahmen zurückzuführen sind; denn die Beweissicherung alleine erbringt ja keinen Kausalnachweis.

Wenn wir zulassen, dass in unserer unmittelbaren Nachbarschaft gebaut wird - ich meine, man kann ja auch versuchen, das zu verhindern -, und wir Ihnen Entgegenkommen zeigen, dann wollen wir auch diese Beweiserleichterung für Schäden, die an den Gebäuden im Einwirkungsbereich der Baustelle auftreten. Sie können natürlich den Entlastungsbeweis führen. Sie können den Gegenbeweis antreten und sagen: Das sind nicht wir gewesen. Wir konnten das gar nicht sein. Das müssen andere Ursachen gewesen sein. - Dann sind Sie von der Haftung frei. Aber wir wollen nicht in der schwierigen Situation sein, den Kausalnachweis erbringen zu müssen. Das habe ich nicht nur bei der Nachsanierung der Bundesstraße durchgesetzt, sondern auch im Zusammenhang mit der vierten Elbtunnelröhre. Da haben wir beim OVG Hamburg auch Streit um diese Frage gehabt, und da hat dann die Straßenbauverwaltung nachgegeben und die Beweiserleichterung vom OVG Hamburg protokollieren lassen. Das hat dann auch zu einer Befriedung beigetragen.

(Beifall)

Daher **beantrage** ich, dass wir hier auch eine **Beweiserleichterung** bekommen.

Wir haben dann im Zusammenhang mit der Bauphase die folgenden Problemfelder. Ich spreche jetzt also von der Bauphase. Das eine ist, dass wir, wenn jetzt der Schallschutz wekommt, unter Umständen dem Verkehrslärm ungeschützt ausgesetzt sind. Da ist in Hamburg bei dem Deckel in Stellingen vorgesehen, dass eine **mobile Schallschutzwand** mit einer Höhe von 6 m vorgehalten wird, mit transparenten 2 m im oberen Bereich, sodass die Grundstücke nicht zu sehr verschattet werden.

Damit ist diese transparente mobile Schallschutzwand nach meiner Auffassung Stand der Technik geworden. Sie müssten gute Gründe haben, warum man das hier in Niedersachsen nicht gewährt, weil der Verkehrslärm natürlich ganz erheblich beeinträchtigend sein kann und wir hier ja auch mit Bauphasen rechnen müssen, die insgesamt über drei Jahre gehen, vielleicht die einzelnen Grundstücke nicht drei Jahre beeinträchtigen, aber doch eben über einen sehr langen Zeitraum. Auch in Hamburg beziehen sich diese vier Jahre Bauzeit nicht allein auf ein Grundstück. Aber es handelt sich um eine relativ lange Baustelle, und man hat eingesehen, dass man ein solches Bauvorhaben nur durchsetzen kann, wenn den Grundstückseigentümern die Sicherheit gegeben wird, dass sie ihre Grundstücke auch während dieser monatelangen Bauphase nutzen können. Das ist das Zweite.

Das Dritte sind die Erschütterungsprobleme, und zwar nicht nur in Bezug auf Maschinen, die eingesetzt werden, oder auf Bohrungen oder Pressungen oder was auch immer, sondern auch die **Erdanker** können zu **Erschüt-**

terungen führen. Das muss unter Kontrolle genommen werden. Da brauchen wir ein Monitoring während der Bauphase, auch vielleicht Telefonnummern, die man sofort anrufen kann, falls man in den Gebäuden oder auf den Grundstücken feststellt, ein Schaden zeichnet sich ab oder die Belästigungen sind so erheblich, dass man dort nicht mehr vernünftig wohnen kann. Das muss dann sofort angemeldet werden können. Da sollte man dann auch relativ schnell versuchen, Abhilfe zu schaffen.

Ich hatte vorhin schon angeboten, dass ich die anordnenden Teile aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Deckel in Stellingen zur Verfügung stellen kann. Allein für den Deckel in Stellingen ist dieser Planfeststellungsbeschluss erarbeitet worden. Da ist vieles konstruktiv aufgenommen worden. Das ist für Sie natürlich eine große Erleichterung. Ich gehe davon aus, weil das ein amtliches Dokument ist, dass hier Urheberrechte nicht in Anspruch genommen werden. Sie können also abschreiben.

(Heiterkeit und Beifall)

Wenn Sie das weitestgehend befolgen, dann wird das eine tolle Baustelle.

(Heiterkeit und Beifall)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Vielen Dank für die Hinweise. - Es ist ja so, dass momentan, nach meinem Kenntnisstand jedenfalls, das Bauverfahren noch nicht feststeht. Die Bauausführungsplanung ist noch nicht so weit, dass man überhaupt sagen kann, welche **Lärminderungsmaßnahmen** dann zum Einsatz kommen sollen. Uns ist aber auch klar, dass das natürlich hier **für diesen Streckenabschnitt Moorfeld regelungsbedürftig ist, und zwar im Planfeststellungsbeschluss**. So sind wir auch in die Erörterung gegangen. Deshalb ist es hier auch so auf der Tagesordnung. Dass da noch etwas kommen muss, ist klar. Man kann über verschiedene Maßnahmen nachdenken: Schallabschirmung oder Einsatzzeiten. Es ist gefragt worden, wie es mit Tageszeiten, Nachtzeiten ist. Das ist ja rechtlich in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm geregelt, die einzuhalten ist. Aber es stellt sich eigentlich in Problemfällen die nähere Frage: Was ist eigentlich dann los, wenn wir nicht anders arbeiten können, als die dort vorgesehenen Immissionsrichtwerte - hin und wieder jedenfalls - zu überschreiten, und das über einen längeren Zeitraum von möglicherweise anderthalb Jahren, die der Bau des Tunnelbauwerks möglicherweise in Anspruch nimmt? Da, denke ich, ist es in der Tat so, dass wir da noch Näheres zur Bauausführungsplanung brauchen, verbunden mit einem Konzept, wie man die bauzeitlich bedingten Beeinträchtigungen dort beherrschen und bewältigen will. Das müssen wir dann beurteilen. Dann muss man weitersehen.

Natürlich ist es jetzt auch Sache des Vorhabenträgers, einmal das Wort zu ergreifen, und das möchte ich dann auch gerne weitergeben. - Ich weiß nicht, wer von Ihnen jetzt vielleicht zusammenfassend antworten möchte.

Matz (Antragsteller):

Ich fange einmal von hinten an. Sie hatten ja den Punkt Monitoring angesprochen, was Sie beispielsweise bei Pressarbeiten etc. erwarten. Da möchten wir an dieser Stelle gern noch einmal klarstellen - das ist auch in den Erwidernungen so zu lesen -: Wenn wir Maßnahmen haben, Teilmaßnahmen, wie zum Beispiel Pressarbeiten, die in Grundstücksbereiche eingreifen oder ähnliche Dinge, die da passieren, dann sind die Beweissicherungsverfahren eigentlich obligatorisch. Das steht außer Frage. Da wird es keine Diskussion geben, ob das stattfindet oder nicht, sondern nur wie. Das wird mit den jeweils Betroffenen abgestimmt, und dann wird es auch ein Monitoring geben. Da wird auch eine Mobilnummer etc. pp. zur Verfügung stehen, sodass, wenn einmal etwas passiert, immer jemand ansprechbar ist. Das heißt, da, wo wir erkennen, dass konkret etwas passieren kann, ist ein Beweissicherungsverfahren selbstverständlich.

(Folie)

In weiter entfernten Bereichen - ich nehme jetzt nur einmal diesen Ausschnitt -, etwa in diesen Bereichen hier hinten, da sehen wir es einfach nicht aufgrund der Tatsache, dass da keine Bautätigkeiten im nahen Umfeld stattfinden und schon gar keine Bauarbeiten, die in irgendeiner Weise durch Rüttelung oder sonst was Schäden verursachen. Also, hier hinten sehen wir das dann halt beispielsweise nicht. Das jetzt nur als Beispiel. Ich denke, das ist ausführlich genug, was das Thema Monitoring angeht.

Zum zweiten Punkt, zu der mobilen Lärmschutzwand, die wir auch am gestrigen Tag schon angesprochen hatten. Da sehen wir einfach zum jetzigen Zeitpunkt nicht das Erfordernis, dass wir aufgrund der Gegebenheiten dort eine mobile Lärmschutzwand stellen müssten; denn wenn man sich die heutige Situation und die zukünftige ansieht, so ändert sich von den Höhenlagen bzw. auch von den Höhenverhältnissen her nicht so richtig viel.

Gleichzeitig sind natürlich die baubedingten Lärmentwicklungen hinsichtlich der AVV - die möchte ich da noch einmal ins Spiel bringen - zu beurteilen, und das ist auch entsprechend einzuhalten. Was für einzelne Maßnahmen sich daraus ergeben, die sich dann beispielsweise auch mit dem Bauablauf für den Tunnel decken, das muss im Detail erarbeitet werden. Wenn es da in Teilbereichen zu Einhausungen kommen muss, dann ist das natürlich auch durchzuführen. Was aber das reine Beispiel von der A 7 bezüglich der Tunnelröhren, die da gemacht werden, der nördlichen Deckelung, angeht, so ist das nicht eins zu eins zu übertragen. Die Rahmenbedingungen sind doch in Hamburg leicht anders als im Bereich der A 39 in Moorfeld. Das heißt, da müssen wir ganz klar noch einmal gucken, was tatsächlich erforderlich ist.

Zu den Ausschlusszeiten ist gerade schon etwas gesagt worden. Das obliegt der Planfeststellungsbehörde, wie den Ausführungen eben zu entnehmen war.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Vielen Dank, Herr Matz. - Da war noch eine Meldung, und zwar von Herrn Hempel.

Hempel (Einwender):

Es geht mir um die Baustellenzufahrt. Wird das alles ausschließlich über die Erbstorfer Landstraße bzw. am Schlachthof passieren, oder gedenkt man, die Straßen der Stadt Lüneburg zu nutzen? Wenn es so ist, dass die Straßen der Stadt Lüneburg genutzt werden, dann sind die Straßen irgendwann hin, und dann bittet man die Anlieger für den Ausbau der Straßen zur Kasse.

Matz (Antragsteller):

Da ist eine ähnliche Aussage zu machen. Fangen wir so an. Die Neubaumaßnahme A 39 beginnt hier oben an der Anschlussstelle Nord und endet hier unten an dem Übergabepunkt zum Abschnitt 2. Es ist also keine punktuelle Baustelle, sondern es ist eine Streckenbaustelle. Diese Baustelle wird nicht in einem Stück gebaut, sondern in Teilabschnitten. Damit sind die Baustellenverkehre, die erzeugt werden, natürlich nicht immer an derselben Stelle, sondern sie verändern sich im Laufe der Bauzeit.

Grundlegend ist vorgesehen, die Beschickung der Maßnahmen über die heutige B 4 und über die heutigen leistungsstarken Bundes- und Landesstraßen abzuwickeln, die wir im Umfeld haben. Wir können - das hatten wir gestern schon kurz angesprochen - nicht sagen, von wo welche Transporte kommen. Das obliegt nachher dem Wettbewerb bzw. dem tatsächlichen AN. Das heißt, dazu kann man keine Aussage treffen.

Die vorhandenen Verkehrswege haben auch die Möglichkeit, entsprechende Verkehre aufzunehmen. Das heißt, beispielsweise die B 216, die B 4 oder sonstige große Verkehrswege können für solche Verkehrstransporte natürlich genutzt werden. Gleiches gilt - so hatten wir das gestern kurz angesprochen - auch für die Erbstorfer Landstraße. Auch da wird einmal ein Lkw rüberfahren. Warum nicht?

Auszuschließen ist aber, dass beispielsweise, wenn wir uns im Bereich Moorfeld bewegen, über den Brandheider Weg, der immer wieder ins Spiel gekommen ist, oder auch über davon abgehende noch kleinere Verbindungs- und Sammelstraßen planmäßig irgendwelche Baustellenverkehre oder -transporte abgewickelt werden.

(Hempel (Einwender): Planmäßig!)

- Das ist nicht vorgesehen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Bitte schön, Herr Kracht!

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Gleichwohl gibt es doch aber Karten, die so etwas zeigen, also in Verlängerung des Brandheider Wegs bis vor den heutigen Lärmschutzwall oder eben auch von der Gerhart-Hauptmann-Straße am Hundeplatz vorbei bis auf

die Hälfte des Ackers zur Eisenbahn heran. Ich habe die Karten gesehen. Wie ist das zu interpretieren?

Matz (Antragsteller):

Es gibt sicherlich immer Bereiche, wo Wege oder auch begleitende Wege instand gesetzt werden, ausgebaut werden, wie auch immer. Das ist in jedem Bereich ein bisschen anders. Natürlich muss auch in irgendeiner Weise dort einmal ein Gerät hinkommen. Das heißt aber nicht, dass über den Brandheider Weg die Beschickung einer Gesamtmaßnahme absolviert wird. Das ist zum Beispiel ein schöner Bereich, wo man anhand der Karten einmal schauen muss, von wo dann tatsächlich nachher angefahren wird. Natürlich wird es hier Bautätigkeiten geben; das wollen wir gar nicht abstreiten. Denn wenn hier eine Bautätigkeit angezeigt ist, dann ist da Bautätigkeit, ganz klar. Aber es wird keine Massentransporte über den Brandheider Weg geben. Das ist nicht geplant. Außerdem kann man diesen Stichweg mit dem Wendehammer hier hinten nicht wirklich ins Verhältnis mit Bautransporten setzen, die für die Autobahn notwendig sind.

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Na gut. Diese Straßen haben sich den Anwohnern natürlich aus Ihren Plänen erschlossen. Ich meine, die Bautätigkeiten finden am Ende bzw. an diesen gelben Plätzen statt, oder? Ich sage mir ja auch, Sie müssen auch von dieser Seite mal da rankommen bzw. von der anderen auch, wenn das fertig ist. Aber Sie sagen, das kommt nicht vor.

(Zuruf: Direkt am Kindergarten!)

Tobeschat (Antragsteller):

Vielleicht darf ich da einmal einhaken. Diese Wege sind ausschließlich dafür vorgesehen, im Endzustand die Wartung der Bauwerke im Bereich des Raderbaches zu gewährleisten. Für den Bau dieser Wege selbst wird natürlich Bautätigkeit erforderlich sein. Aber es ist nicht vorgesehen, irgendwelche Baustellentransporte darüber abzuwickeln. Diese Wege sind, wie gesagt, für den Endzustand vorgesehen, um dort die Wartung im Bereich des Raderbaches zu gewährleisten. Man muss zu diesen Bauwerken ab und zu mal hinfahren. Man muss die entsprechend inspizieren und gegebenenfalls dort Arbeiten vornehmen. Das ist dann während der Bauzeit ein-, zweimal im Jahr. Mehr ist dort nicht vorgesehen. Dafür sind diese Wege da. Das irritiert vielleicht in diesem Plan etwas. Aber das ist der Endzustand, der dort vorgesehen ist. Diese Wege sind mit einer ungebundenen Befestigung geplant und werden, wie gesagt, für diesen Zweck dort errichtet.

Matz (Antragsteller):

Ganz kurz ergänzend dazu: Es ist also keine Baustraße, falls das so ein bisschen im Kopf ist. - Ich sehe ein Nicken. Es ist also keine Baustraße für die A 39, sondern es ist eine wassergebundene Decke, die sich später dort vorfinden wird, um den Wartungsfahrzeugen hier hinten das Erreichen des Raderbaches zu ermöglichen - im Endzustand.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

So weit, so gut. - Bitte!

Christian Meyer (Einwender):

Habe ich das jetzt richtig verstanden, das ist keine Baustraße für den Bau der Autobahn, sondern das ist eine Straße, die, wenn die Autobahn fertig ist, zur Wartung bestimmter Kriterien dient, die dort erfüllt sein müssen.

Matz (Antragsteller):

Nicht der Wartung der Autobahn, sondern ausschließlich des Raderbaches. In diesem Fall ist es die Unterhaltung des Raderbaches. Deswegen ist da am Ende auch der Wendehammer, damit die Unterhaltungsfahrzeuge dort entsprechend wenden und zurückkommen können. Also, es ist keine Beschickung der A 39 darüber vorgesehen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Bitte sehr!

Kaschel (Einwender):

Wir sind eben ziemlich schnell von den Bauzeiten und dem Baulärm weggekommen. Jedenfalls habe ich das so in Erinnerung.

Eine Frage an den Vorhabenträger: Was für ein Bauzeitenmodell oder Tagesschichtmodell haben Sie bei der Planung von drei Jahren Bauzeit oder von anderthalb Jahren Bauzeit für den Tunnel in der Hinterhand, und könnten wir hier jetzt nicht festschreiben, zu welcher Zeit dort werktags gebaut werden darf und zu welcher Zeit nicht?

(Zuruf)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Nein. Das ist zunächst keine Frage an uns, sondern eine Frage an Ihre Bauzeitenplanung.

Matz (Antragsteller):

Die Tunnelbaustelle für sich genommen gliedert sich ja in die Gesamtbaumaßnahme A 39 ein; das sei einmal vorweggestellt. Das heißt, der Tunnel wird nicht separat gebaut und dann drumherum die A 39, sondern das gliedert sich alles ein bisschen ein. Das heißt, es ist am Tunnel nicht durchgängig mit Bautätigkeiten zu rechnen. Wie und in welcher Leistungsstärke oder auch in welchem Zeitraum dort gearbeitet wird, das kann ich jetzt an der Stelle nicht festschreiben.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke. - Zum jetzigen Zeitpunkt jedenfalls nicht, wenn ich das einmal ergänzen darf.

Jetzt hat sich Herr Günther zu Wort gemeldet.

RA Günther (Einwender):

Ich darf wieder den Planfeststellungsbeschluss zu Stellingen zitieren. Da ist die Arbeitszeit beschränkt - -

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Moment. Ich möchte da einmal einhaken, weil möglicherweise der Eindruck entsteht, wir müssten das jetzt regeln. Wir sitzen als Plananhörungsbehörde und -feststellungsbehörde im späteren Verfahren sozusagen in der Rückhand. Wir sitzen im Moment nicht in der Vorhand. Wir wollen eine Planunterlage dazu. - Jetzt bitte sehr, Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Das ist wohl richtig. Aber Sie haben halt auch zu entscheiden. Ich wollte nur darauf hinweisen, dass in diesem Planfeststellungsbeschluss gerade wegen dieser Konfliktlage die Arbeitszeit auf die Zeit von 6 bis 22 Uhr festgelegt wurde, und zwar auch mit einer gewissen Schonung der Tagesrandzeiten. Also, da sollten dann keine Rammarbeiten durchgeführt werden, von Ausnahmen abgesehen.

Dann wurde dort eine bauzeitliche Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet, auf der Autobahn selber auf 60 km/h, um auch die Rollgeräusche zu reduzieren, die geringer sind, als wenn man da 80 km/h oder 100 km/h fährt. Teilweise wurde wegen der relativ langen Bauzeit dort, wo diese mobile Lärmschutzwand zu wenig oder gar nichts bewirkt, sogar passiver Schallschutz angeboten. Das waren noch wichtige Punkte aus diesem Planfeststellungsbeschluss, um die Bauphase für die Anwohner erträglich zu machen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke. - Wie gesagt, das Thema muss aus unserer Sicht noch aufbereitet werden. Im Moment gibt es nicht genug Material, um da weiter erörtern zu können, denke ich. Wir haben das Konfliktpotenzial erkannt, denke ich - das möchte ich noch einmal ausdrücklich festhalten -, dass hier die Bauphase mit dem Lärmschutztunnel Moorfeld mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden sein kann und wohl auch wird, dass das **regelungsbedürftig** ist und dass es da eines Konzeptes bedarf, um **diese bauzeitlichen Beeinträchtigungen nach Möglichkeit zu vermeiden, zu minimieren oder eben anders zu bewältigen**. Das ist klar. Dazu muss noch geliefert werden. Das ist, denke ich, das, was heute ausgesagt werden kann.

Ich sehe, es gibt noch zwei Wortmeldungen. Die nehmen wir noch dran. Dann würde ich vorschlagen, wenn Einverständnis besteht, vielleicht den nächsten Punkt noch anzureißen.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Ich habe nur eine Verständnisfrage. Muss das bis zur Planfeststellung, bis der Beschluss vorliegt, da sein?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Ja.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Gut, Danke.

Hempel (Einwender):

Ich gehe davon aus, dass während der Bauphase beide Fahrrichtungen über eine Spur gezogen werden, damit die andere Seite für die Baumaßnahme frei ist. Dadurch haben wir, auch wenn die Geschwindigkeit reduziert wird, ein hohes Unfallpotenzial vor der Tür, und wir haben kein Umleitungskonzept während der Bauphase. Hier oben, Moorfeld-Ost, haben wir die einzige Zufahrt von der Erbstorfer Landstraße, genau gegenüber der Auffahrt zur Autobahn. Wo bleibt der Verkehr, wenn es in diesem Streckenabschnitt zwischen Erbstorfer Landstraße und Abfahrt Adendorf zu einem Crash kommt? Der kann nicht über die Erbstorfer Landstraße stadtwärts fahren. Ich denke dabei an Rettungsverkehre. Wenn ein Krankenwagen zu uns will oder nach Scharnebeck oder sonst wohin, der kommt nicht vom Krankenhaus her und auch nicht wieder zurück. Ich sage noch einmal: Wenn ein Mensch tot ist, ist er für immer tot.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Möchten Sie dazu noch etwas sagen? - Vielleicht sollten Sie dazu noch eine kurze Stellungnahme abgeben und einen Ausblick geben, was Sie tun möchten. Ich glaube, ich möchte es nicht wiederholen.

Matz (Antragsteller):

Im Zuge der Bautätigkeiten am Lärmschutzbauwerk - natürlich auch auf der gesamten Strecke - werden die Verkehrsführungen immer blockweise auf jeweils nur einer Fahrrichtung abgewickelt. Es ist so vorgesehen und soll auch so durchgeführt werden, dass der Durchgangsverkehr immer auf der B 4 oder dann zum Teil vielleicht auch schon auf der A 39 abgewickelt wird. Das heißt, der Verkehr soll nicht heruntergeführt werden und dann beispielsweise über die Erbstorfer Landstraße an die Anschlussstelle B 209 angebunden werden.

Die Verkehrsführung an sich wird dabei entsprechend den derzeit geltenden Richtlinien gestaltet. Dann ist die Möglichkeit gegeben, mit Rettungsbuchten etc. pp. zu arbeiten, wo man dann schnellstmöglich - das ist in diesem Bereich eine relativ kleine Wegestrecke - die Unfallfahrzeuge, was auch immer da passiert, von der Fahrbahn entfernen kann. Das ist ganz klar durchzuführen. Das ist aber auch an anderen Verkehrswegen täglich Brot. Das heißt, es ist zwar eine Engstelle in dem Sinne, aber es werden natürlich nach den geltenden Richtlinien Ausweichmöglichkeiten geschaffen, wie eben diese Rettungsbuchten, die ich angesprochen habe.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Okay. Danke schön. - Dann würde ich gerne auf den nächsten Punkt überleiten. Wir hatten unter 5. **Naherholungsfunktionen und Wohnumfeldfunktion** auf die Tagesordnung gesetzt. - Dazu, Herr Pahl, bitte!

Pahl (Einwender):

Herr Matz, ich bitte Sie, dieses Bild etwas zu vergrößern, sodass die rote Mauer bei der Auf- und Abfahrt auf die A 39 etwas größer erscheint.

(Folie)

Genau. Man sieht da auf der linken Seite der Erbstorfer Landstraße einen roten Strich. Das soll wahrscheinlich die Lärmschutzmauer angeben. Wir haben zurzeit einen Durchlass, der es uns ermöglicht, von der Scheffelstraße, aber auch aus anderen Bereichen durch diese Mauer hindurchzugehen zum Einkaufszentrum, das an der Erbstorfer Landstraße liegt. Ich konnte im Moment nicht genau erkennen, ob vorgesehen ist, das dicht zu machen. Sie hatten mir persönlich in einem Vier-Augen-Gespräch gesagt, dass das nicht ganz klar ist. Wir haben das im Moment und möchten auch gerne, dass das erhalten bleibt.

Ich habe noch eine Frage: Auf der anderen Seite der Ostumgehung gibt es im Moment einen Durchschlupf, der zu ist. Ich weiß nicht genau, warum. Aber theoretisch könnte man ihn öffnen; er ist im Moment zu. Ist das so, dass der auf Dauer zu ist, dass er endgültig zugemacht wird, oder gibt es da noch eine Variante?

(Hempel (Einwender): Das ist ein Privatgrundstück!)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Moment! Hören wir zunächst einmal die Antwort.

Matz (Antragsteller):

Ich möchte kurz darauf antworten. In Bezug auf Versätze, die irgendwo da sind - ob sie nun funktionell da sind, ob sie von Privat dicht gemacht sind oder ob sie funktionieren -, ist Folgendes zu sagen: Sofern es sich um ein öffentliches Grundstück handelt, also da, wo man in diesem Bereich heute über öffentliche Grundstücke die Erbstorfer Landstraße erreicht, da wird auch zukünftig die Möglichkeit gegeben sein. Das heißt, da wird dann nicht zu sein. Dieses Grundstück hier wird öffentlich sein, wie ich das hier gerade sehe, weil das zum Straßengrundstück der Scheffelstraße gehört. Aber hier hinten scheint ein anderes Grundstück zu sein. Da müsste man prüfen, ob das ein privates Grundstück ist und ob einfach nur das Wohnrechtsrecht es Ihnen ermöglicht, dort eine Abkürzung zu finden, oder ob es ein öffentlicher Weg ist. Das würden wir sicherlich noch einmal eruieren. Sofern es sich um öffentliche Gehwege handelt, wird es natürlich auch weiterhin die Möglichkeit geben.

Auf der anderen Seite - das haben wir gerade schon gehört - ist es ein Privatgrundstück, was sich dahinter befindet. Da haben wir genau den Fall. Da wird es zukünftig sicherlich keine Durchwegmöglichkeit geben.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Bitte!

Lutz (Einwender):

Mein Name ist Lutz. Ich wohne in der Scheffelstraße. - Zu diesem Grundstück kann ich Ihnen die Antwort liefern. Das Grundstück gehört einer Garagengesellschaft, Scheffelstraße. Wir haben ein Wegerecht eingeräumt,

sodass der Durchgang hier eigentlich selbstverständlich freibleiben kann.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Vielen Dank. - Bitte sehr!

Pahl (Einwender):

Ich nehme das sehr wohl zur Kenntnis und Sie ja auch. Aber ich denke, hier muss man Nägel mit Köpfen machen. Also, eigentlich muss der Wunsch berücksichtigt werden, und es muss eine Antwort darauf geben: Wird da nun ein Durchlass sein oder nicht? Das muss ja irgendwie festgehalten werden.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Ich denke, die Antwort ist gegeben. Es ist aber auch so, dass hier heute nun keine abschließenden Entscheidungen über Ihre Einwendungen oder auch Anregungen oder Bedenken getroffen werden. Es kann mal so sein, dass es eine konkrete Zusicherung des Vorhabenträgers gibt. Aber von unserer Seite können heute keine abschließenden Entscheidungen zu irgendwelchen Einzelthemen getroffen werden. Das ist einfach dem Verfahren geschuldet, dass das so nicht geht.

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass dort ein Wegerecht eingeräumt ist. Man könnte noch einmal der Frage nachgehen, ob dieses Wegerecht dinglich gesichert ist und in welcher Form. - Ich sehe ein Nicken. Also, das ist zu Protokoll gegangen. Das können wir dann im weiteren Verfahrensgang so berücksichtigen. Ob wir uns das Wegerecht noch nachweisen lassen - man kann immer noch weitere Fragen stellen -, müssen wir sehen.

Gibt es weitere Wortmeldungen zum Thema? - Bitte sehr, Frau Hempel!

Hempel (Einwenderin):

Wir sind bei der Naherholung, richtig?

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Korrekt.

Hempel (Einwenderin):

Die Ostseite der Ostumgehung ist ja im hinteren Bereich, da, wo der Wall jetzt nicht weiter geplant ist. Es geht mir aber jetzt nicht um den Wall. Da sind ja Ländereien. Da ist freies Feld, und das geht dann rein in die Ländereien von Gut Olm. In dem Bereich leben natürlich jede Menge Tiere wie Hasen - wie auch immer -, aber auch Rehe. Meine Befürchtung ist, dass dann, wenn der Wall wekommt, die Rehe und ebenso die Pkw-Fahrer in großer Gefahr sind, weil die Tiere ja dann die Möglichkeit haben, auf die Straße zu kommen.

Mein Mann sagt gerade: Wildzaun. - Damit will ich auch noch einmal bei Ihnen in den Köpfen - wie Dr. Scharf es so schön sagte - festsetzen, das Vorhandene bitte wiederherzustellen, weil das für uns als Anwohner dort zur Naherholung gehört. - Danke.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Danke schön. - Kann das aufgenommen werden?

Matz (Antragsteller):

Eine Zaunanlage - ich zoomte gerade einmal in die Ecke hinein, damit man das einmal sieht -

(Folie)

ist hier dargestellt. Also ist es auch vorgesehen. Das ist dieses Symbol, was sich hier hinten anschließt, das grüne mit den Dreiecken oben drauf. Das ist ein Zaunsymbol. Das heißt, eine Zaunanlage ist am Fuße des Dammbauwerks vorgesehen.

(Hempel (Einwender): Sind wir schon beim Thema Wohnumfeld?)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Ja, wir sind auch beim Thema Wohnumfeld. - Herr Günther!

RA Günther (Einwender):

Da nicht alle Einwender an dem Erörterungstermin gestern teilgenommen haben, möchte ich erneut darauf hinweisen, dass auch das **Wohnumfeld schutzwürdig** ist. Das Wohnumfeld wird - vereinfacht - in etwa 500 m Abstand von der Ortsrandlage gesehen, weil dort abends nach der Arbeit spazieren gegangen wird und Hunde ausgeführt werden. Das ist schutzbedürftig. Dafür gibt es keine Immissionsgrenzwerte. Aber es gibt Orientierungswerte, und die liegen niedriger als die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete, nämlich bei etwa 55 dB(A). Wenn wir dort gegenwärtig eine relativ vertretbare Situation haben, weil der Verkehrslärm von der Bundesstraße durch einen vorhandenen Wall abgeschirmt wird, dann würde dieses Wohnumfeld künftig erheblich beeinträchtigt, wenn dieser Wall fehlen würde. Den Karten zur Variantenwahl, zum Variantenvergleich kann ich entnehmen, dass dieses Wohnumfeld damals durchaus gesehen wurde, dass gesehen wurde, dass hier Erholungsgebiete für die Bewohner von Lüneburg vorhanden sind, die schutzbedürftig sind.

Das Zweite ist vorhin schon einmal kurz angeklungen: Wir haben dort auch Wiesenvogelpopulationen, auch den Wachtelkönig. Dazu gibt es immer wieder Diskussionen, welche Schutzvorkehrungen unter Umständen erforderlich sind. Mierwald hat dazu Gutachten gemacht und hat bei Vögeln, um Fluchteffekte zu vermeiden, Grenzwerte von 52 dB(A) am Tage für notwendig gehalten und nachts von etwa 45 dB(A), 46 dB(A) beim Wachtelkönig, besonders anspruchsvoll, weil die Weibchen nachts einfliegen und von den Lockrufen der männlichen Vögel angelockt werden.

Ich kann jetzt nicht genau beurteilen, welche faunistische Bedeutung diese Gebiete haben. Aber falls sie für Flora und Fauna eine besondere Bedeutung haben, muss man das natürlich auch mit berücksichtigen. Auch da kann sich unter Umständen der Verkehrslärm auswirken, sodass ich die Forderung unterstütze, dass man den

Wall nicht ersatzlos überplant, sondern dass man ihn **unter Umständen verschiebt**. Das werden Sie natürlich, wenn Sie Gründe dafür haben, auch durchsetzen und rechtfertigen können. Jedenfalls hat das zumindest für die Naherholung eine große Bedeutung. Es gibt keinen vernünftigen Grund, die Naherholungsfunktion dieses Außenbereiches zu verschlechtern, sondern der hat nach wie vor eine große Bedeutung und muss deswegen zumindest so erhalten bleiben, wie er gegenwärtig ist.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Der Wunsch geht an den Vorhabenträger.

Schlattmann (Antragsteller):

Das waren jetzt mehrere Punkte. In Bezug auf den Wall lässt sich sagen, dass die Grenzwertlinie, die Sie angesprochen haben, also diese 55-dB(A)-Linie, auch nach dem Bau der Autobahn mit dem Wegfall des Walles eingehalten wird. Das liegt in erster Linie daran, dass der OPA dort eingebaut wird. Der trägt dazu bei, dass genau an der Stelle die Bedingungen nach dem Bau genauso sein werden, wie sie jetzt sind.

(Zuruf von RA Günther (Einwender))

Borkenhagen (Antragsteller):

Das ist jetzt vielleicht ein bisschen missverständlich rübergekommen. Letztendlich ist es dieselbe technische Begründung, die Herr Meyer für den Lärmschutz in der Wohnbebauung dargestellt hat. Das ist der Vergleich zwischen der prognostizierten Lärmbelastung innerhalb dieses Raumes im Vergleich zur aktuellen Situation. Da ist es vergleichbar - so wie es Herr Meyer auch dargestellt hat -, dass es in diesem Raum durch den Bau der A 39 keine lärmbezogene Verschlechterung geben wird.

RA Günther (Einwender):

Haben Sie vielleicht einmal eine Karte, auf der wir die Isolinien sehen können? Zeigen Sie doch einmal eine Karte mit den Isolinien, also mit den Linien gleichen Schalldrucks.

Schlattmann (Antragsteller):

Wir haben es, glaube ich, nicht digital vorliegen. Hier auf dem Rechner ist es vorhanden. Aber das können wir jetzt nicht so ohne Weiteres an die Wand werfen.

RA Günther (Einwender):

Ja, aber wir müssen Ihnen ja nicht alles glauben. Wir wollen es selber sehen.

(Beifall)

Schlattmann (Antragsteller):

Es hat ja auch keiner verlangt, dass Sie das glauben sollen.

(RA Dr. Geiger (Antragsteller): Wir haben es hier auf dem Laptop! Notfalls müssen wir uns alle drum herumstellen!)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Jetzt ist es gleich da. - Das gibt mir vielleicht Gelegenheit, zwischendrin festzustellen, dass wir kurz vor Ende des heutigen Tages sind. Wir gucken uns den Punkt aber noch zu Ende an, sodass wir dann morgen fortsetzen können.

(Folie)

RA Günther (Einwender):

Sie sollten vielleicht die Isolinien erläutern.

Borkenhagen (Antragsteller):

Ja, das werde ich jetzt machen. Ich habe nur gerade in den Bereich hineingezoomt. - Wie gesagt, das sind die Isolinien, die aus der Lärmprognose von Herrn Meyer resultieren. Das sind die **55-dB(A)-Tagesisophonen**. Das rot Dargestellte ist die Isophone des Planfalles, also mit A 39. Die pinkfarbene Linie hier außerhalb, die größte, das ist die Isolinie des Analysefalles, also des Bestandes aktuell. Diese rosafarbene Linie, das ist die Linie des Bezugsfalles, das heißt, des Falles im Prognosejahr 2025 ohne den Bau der A 39.

RA Günther (Einwender):

Diese Linie ist enger an der Bundesstraße als die Analyselinie, obwohl wir Verkehrszuwächse haben werden? Das kann doch nicht sein.

Borkenhagen (Antragsteller):

Die ist enger dran, wobei ich hinsichtlich der Begründung, wie die jetzt zustande gekommen ist, an Herrn Meyer weitergeben müsste.

RA Günther (Einwender):

Das kann ja nicht sein. Wenn wir 2025 mehr Verkehr auf der Bundesstraße haben, dann kann die ja nicht enger sein als die Analyselinie. Das kann nicht richtig sein.

Meyer (Antragsteller):

Der Analysefall hat einen größeren Abstand. Das kann eigentlich nur daraus resultieren, dass zu dem Zeitpunkt, als das gerechnet wurde, der OPA noch nicht in vollem Umfang, wie er heute drin ist, berücksichtigt wurde.

(Zurufe)

- Aufgrund der B 4.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Ich schlage vor, dass **diese Frage noch einmal überprüft wird** und wir morgen - morgen wird es nichts werden - bzw. dann in nächster Zeit noch einmal darüber sprechen. - Bitte!

Borkenhagen (Antragsteller):

Vielleicht noch eine Ergänzung dazu. Sicherlich können wir diesen Wert noch einmal überprüfen. Aber vom Grundsatz her ist es so: Der eigentliche Beurteilungswert ist quasi der Bezugsfall, das heißt: Was passiert ohne den Bau der A 39? - Da ist es zumindest so - das ist auch das, was ich gesagt habe -, dass es letztendlich für die

Erholungsraum keine Verschlechterung gibt zu dieser Situation mit der A 39. In Teilbereichen ist es sogar noch günstiger. Wie gesagt, das ergibt sich aus der Gesamtkombination dieses Lärmschutzkonzeptes. Es bezieht sich also einmal auf diesen Bereich, den ich dargestellt habe. Es bezieht sich aber auch auf das Lüner Holz und die Neue Forst, wo man sehen kann, dass die Isolinie der A 39 - das ist die rote - dichter an der Ostumgebung, an der A 39 bzw. der B 4 liegt als der Bezugsfall. Ganz extrem ist es natürlich in dem Bereich, in dem auch die Kindergartenanlage liegt, also hier in der Kleingartenanlage, wo aufgrund dieser Lärmschutzsituation eine deutliche Verbesserung entsteht.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Das ist eine gute Darstellung so weit. - Ich schlage vor, dass wir jetzt noch eine Wortmeldung behandeln, und zwar die von Herrn Hempel, und dass wir dann morgen fortfahren. - Bitte!

Hempel (Einwender):

Danke schön. - Wir sind nicht nur Anlieger, sondern auch Vermieter. Wir haben mehrere Wohnungen dort in diesem Bereich vermietet. Wir haben bereits jetzt Schwierigkeiten, den Wohnraum zu vermieten, weil die Leute sagen: Oh, da kommt die A 39 hin; dann wird es ja noch lauter.

Ich komme noch einmal auf den Wall zurück, dessen Erhalt wir ja alle fordern. Wenn der dort wegfällt, dann wird die Vermietung noch schwieriger. Man kann dann nur mit dem Mietpreis heruntergehen, um die Wohnungen zu vermieten, und damit haben wir einen erheblichen wirtschaftlichen Nachteil.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Eine ganz kurze Antwort bitte noch. - Freiwillige vor!

Recklies (Antragsteller):

Wir könnten dazu ein Gutachten erstellen lassen. Wie aussagekräftig das sein wird, kann ich natürlich nicht sagen. Ich kann auch nicht sagen, bei welchem Gutachter. Das müssten wir beim Landesamt erfragen, wer kompetent genug ist, um so etwas bewerten zu können. Was dabei herauskommt, lässt sich jetzt auch nicht sagen.

Padberg (Antragsteller):

Ich möchte das gerne ergänzen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Brooks:

Bitte!

Padberg (Antragsteller):

Wenn es aufgrund der bevorstehenden Baumaßnahme jetzt Wertminderungen geben sollte, dann kann der Vorhabenträger eigentlich nicht dafür eintreten, dass diese Wertminderungen so entstehen. Das möchte ich an dieser Stelle noch einmal deutlich machen. Dafür können wir nicht entschädigen.

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Frau Niemann, Sie hatten noch eine Frage.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Herr Matz wollte nachliefern, wo die **Grunddienstbarkeiten im Erläuterungsbericht** stehen. Ich habe die Antwort, wenn Sie die schon haben, nicht gehört. Aber ich wüsste gerne noch, wo ich das überlesen habe.

(Zuruf)

Also, die Thematik Grunddienstbarkeit für diese Verankerungen soll im Erläuterungsbericht stehen. Ich wüsste gerne, wo. Das sollte in der Mittagspause geklärt werden.

Padberg (Antragsteller):

Wir haben das natürlich aufgenommen und werden das noch einmal abschließend prüfen. So, wie es sich im Moment darstellt, sind diese Grunddienstbarkeiten nicht im Erläuterungsbericht formuliert.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Dann **beantrage** ich hier, dass das zu rügen ist, weil es Bestandteil der Unterlagenauslegung sein müsste. - Danke.

(Zuruf)

Stellvertretender Verhandlungsleiter Broocks:

Moment mal! Ich denke, dass wir einen Punkt erreicht haben, wo sich jetzt - -

(Zuruf: Wir sind mit der Tagesordnung noch nicht durch!)

- Ich denke, wir haben morgen noch einen ganzen Tag.

(Dr. Kracht (NABU Lüneburg): Ich bin morgen nicht mehr da!)

Ich übergebe einmal an den Verfahrensleiter, weil hier bestimmte Fragen zu klären sind, die das weitere Verfahren betreffen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich übernehme jetzt noch einmal ganz kurz. - Herr Kracht, Sie kamen auf mich zu wegen Ihrer Einwendung, von der Sie sagen, dass sie nur unvollständig beantwortet sei. Ich habe in der Zwischenzeit mit dem Vorhabenträger gesprochen. Versehentlich ist es so, dass Ihre Stellungnahme oder Ihre Einwendung nur unvollständig wiedergegeben ist. Es wird gerade noch geklärt, wo der Rest geblieben ist. Natürlich ist es so, dass Sie die vollständige Stellungnahme dazu noch erhalten. Es ist natürlich misslich, dass wir das jetzt nicht an dieser Stelle erörtern können. Deswegen denke ich, ist es auch sachgerecht, dass sich der Vorhabenträger noch einmal damit beschäftigt und dass wir morgen an dieser Stelle fortfahren.

Dr. Kracht (NABU Lüneburg):

Morgen bin ich nicht da. Hätte ich dann das Recht auf einen besonderen Erörterungstermin, weil mir ja nicht alle Antworten zur Verfügung gestellt worden sind? Ich habe mich auf alle anderen Einwendungen, die sich sinnvoll gegen die A 39 äußern, bezogen. Wo kann ich die Antworten auf die allgemein gestellten Fragen, von mir aus auch anonymisiert, vorfinden, um zu gucken, ob das korrekt beantwortet wurde?

Verhandlungsleiter Dierken:

Dazu kann ich folgende Lösung vorschlagen: Da der Vorhabenträger sich jetzt auch diese Stellungnahme noch einmal ansieht und seine Erwiderung besorgt - sage ich einmal; es ist ja gerade nicht aufklärbar, wo die ist -, wird sie Ihnen noch zugehen, und es wird ja auch noch der Termin von gestern fortgesetzt. Das heißt, es werden im neuen Jahr auf jeden Fall noch zwei Erörterungstermine folgen, einmal zu der Stadt Lüneburg, und dann werden auch noch einmal die Naturschutzfragen erörtert. Ich denke, da das ja auch öffentliche Termine sind, werden Sie dort Gelegenheit haben, Ihre hier nicht erfolgte Erwiderung zu besprechen. Wenn Ihnen das recht ist, Herr Kracht, dann würde ich gerne so verfahren.

Da ich jetzt gerade das Mikro in der Hand habe, bedanke ich mich für die rege Diskussion heute. - Frau Padberg möchte noch etwas sagen.

Padberg (Antragsteller):

Ich muss noch einmal etwas klarstellen: Wertminderung. Ich hatte eben ausgeführt, dass wir als Vorhabenträger dafür nicht aufkommen können. Ich möchte auch noch einmal in aller Deutlichkeit darlegen, dass wir keine Wertermittlungsgutachten hierfür erstellen werden, damit die Frage nicht offenbleibt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Das ist auf jeden Fall noch einmal deutlich angekommen. Falls das Thema morgen noch einmal in Kürze aufgegriffen werden sollte, denke ich, ist dafür noch Raum.

Ich bedanke mich an dieser Stelle für die rege Diskussion, und wir sehen uns gegebenenfalls morgen früh um 10 Uhr wieder. Es werden aber im neuen Jahr noch zwei weitere Erörterungstermine stattfinden, zu denen, wie gesagt, unter anderem Herr Kracht seine Einwendung erörtern lassen kann. - Danke schön.

Ende des 2. Verhandlungstages: 15.34 Uhr.

Verhandlungsleiter

Protokollführerin