

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

Erörterungstermin

im Planfeststellungsverfahren

für den Ausbau der A 39, 1. Bauabschnitt

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

3. Verhandlungstag - 27. November 2013

in Lüneburg

Tagesordnung:

Seite:

Allgemeines

Begrüßung und Einführung	1
Vorstellung des Vorhabens	3

Erörterung

1. Fortsetzung der Verhandlung vom 26.11.2013 (Sonstige Belange)	7
2. Planrechtfertigung, Abschnittsbildung, Varianten	8
3. Eigentum, Flächeninanspruchnahme, Entschädigung, Wertminderung	33
4. Immissionen: Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen	39
5. Baustellenbetrieb: Beeinträchtigung durch Erd- und Bauarbeiten, Baustellenverkehre	49
6. Naherholungsfunktionen, Wohnumfeldfunktion	50
7. Sonstige Belange	50

Anträge

2, 8, 12, 16, 17, 21, 22, 24, 27, 28, 35, 44, 51

(Beginn: 10.05 Uhr)

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen guten Morgen, zusammen! Ich begrüße Sie alle recht herzlich zum dritten Tag des Erörterungstermins zum Neubau der A 39.

Ich möchte - wie jedes Mal - mich und die Planfeststellungsbehörde kurz vorstellen. Zu meiner Linken sitzt Herr Broocks, mein juristischer Kollege und heute auch stellvertretender Verhandlungsleiter. Zu meiner Rechten sitzt Herr Professor Kaiser, unser naturschutzfachlicher Sachverständiger. Herr Soltau ist verfahrensführender Sachbearbeiter in diesem Verfahren. Ganz außen sitzt Frau Famulla, die - wie schon an den vorangegangenen Tagen - heute ein stenografisches Wortprotokoll führt. Zu dem Wortprotokoll sage ich gleich noch etwas. Mein Name ist Heiner Dierken. Ich führe heute durch die Verhandlung.

Der Vorhabenträger stellt sich nachher selbst vor, bevor er das Vorhaben noch einmal in Kürze darstellt.

Es gibt immer einige Punkte, zu denen ich vorab etwas sage. Dazu gehört, dass dieser Termin grundsätzlich nicht öffentlich ist. So steht es im Gesetz. An den vergangenen Tagen waren Pressevertreter und sogar das Fernsehen da. Es ist nicht auszuschließen, dass auch heute noch jemand von der Presse kommt oder bereits da ist. Deswegen frage ich noch einmal, ob jemand etwas dagegen hat, dass die Öffentlichkeit insoweit hergestellt wird und die Presse vielleicht noch hereinkommt. Wenn keiner etwas dagegen hat, dann kann ich die Öffentlichkeit zulassen. - Es hat niemand etwas dagegen. Dann lasse ich jetzt schon einmal vorsorglich die Öffentlichkeit zu. Dann müssen wir gleich nicht unterbrechen, falls jemand von der Presse hereinkommt.

Wie ich schon sagte, führt Frau Famulla heute das stenografische Wortprotokoll. Deswegen ist es wichtig, dass jeder Beitrag von Ihnen in ein Mikrofon gesprochen wird, so wie ich das auch mache. Es wird alles mitgeschnitten. Daraus wird dann ein Protokoll gefertigt, das jeder auf Anforderung erhalten kann, vorzugsweise per E-Mail. Das kann dann als PDF-Dokument verschickt werden. Es ist wichtig, dass Sie anschließend an uns - am besten an Herrn Soltau - herantreten und Ihren Namen und die E-Mail-Adresse nennen. Dann kann das verschickt werden, wenn es fertig ist. Das wird natürlich eine Zeitlang in Anspruch nehmen. Das wird nicht noch in diesem Monat geschehen können. Das mag also etwas dauern. Aber, wie gesagt, treten Sie an Herrn Soltau heran.

Der Ablauf heute vollzieht sich nach der Tagesordnung, die Herr Sauermost - er steht da hinten - heute verteilt hat. Ich weiß nicht, ob jeder eine Tagesordnung bekommen hat. Wir haben 75 Tagesordnungen verteilt. Es wird bestimmt möglich sein, dass Sie, sofern Sie keine haben, bei Ihrem Nachbarn die Tagesordnung einsehen. Für diejenigen, die keine haben, will ich kurz vorlesen, was da draufsteht.

Wir fangen mit dem Punkt 1, Fortsetzung der Verhandlung vom gestrigen Tage, an. Wir sind gestern nicht ganz fertig geworden. Die sogenannten sonstigen Belange sind noch offen geblieben.

An dieser Stelle kurz die Frage: Wer ist hier und möchte noch Belange von gestern erörtert haben? Es gibt ein paar Gesichter, die ich bereits gestern hier gesehen habe. - Herr Hempel ist noch da. Das sind zwei, drei Personen. Ich denke, das können wir dann noch machen.

Dann geht es mit der Erörterung für den eingeladenen Teilnehmerkreis weiter. Das heißt, wir haben dann den Punkt: Planrechtfertigung, Abschnittsbildung, Varianten. Das sind gewissermaßen allgemeine, der Planfeststellung im engeren Sinne vorgelagerte Fragen. Hier kann man sich auch mit dem Thema beschäftigen: Bedarf für diese Autobahn, Verkehrsprognosen und dergleichen.

Dann geht es weiter mit dem Punkt: Eigentum, Flächeninanspruchnahmen und Entschädigungen. Wenn jemand von Ihnen also im Grundeigentum betroffen ist oder eine Entschädigung haben möchte, Wertminderung geltend macht, dann wird er bei Punkt 3 der Tagesordnung zu Wort kommen können.

Danach folgt der sich relativ von selbst erklärende Punkt Immissionen, das heißt, Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen. Insbesondere geht es hier um den Lärm, der im sogenannten nachgeordneten Netz auftritt. Das heißt, der trassennahe Lärm, den wir insbesondere im Bereich Moorfeld haben und den wir gestern abgehandelt haben, wird heute nicht mehr Thema sein.

Dann haben wir an fünfter Stelle den Baustellenbetrieb: Beeinträchtigung durch Erd- und Bauarbeiten, Baustellenverkehre.

Sodann kommen die Belange der Naherholung und des Wohnumfeldes dran, gefolgt von den „Sonstigen Belangen“, was immer das auch sein mag. Wenn also jemand das Gefühl hat, hier noch nicht zu Wort gekommen zu sein, dann kann man das unter dem Stichwort „Sonstige Belange“ geltend machen.

Der Erörterungstermin dient in erster Linie zwei Zwecken. Er soll Ihnen noch einmal die Möglichkeit geben, angehört zu werden. Sie können Ihre Stellungnahmen und Einwendungen noch einmal darlegen. Aber für die Planfeststellungsbehörde ist es auch wichtig, ein umfassendes Bild von der Tatsachengrundlage zu erhalten. Auf dieser Grundlage soll dann ja irgendwann ein Planfeststellungsbeschluss ergehen.

Wenn Sie Einwendungen erhoben haben, die hier heute aus irgendeinem Grund nicht besprochen werden können oder besprochen werden, oder wenn jemand heute nicht anwesend sein sollte, der Einwendungen erhoben hat, dann ist es natürlich so, dass die Einwendungen bestehen bleiben, jedenfalls auch Gegenstand der Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss werden.

Ich würde jetzt den Vorhabenträger bitten, sich und das Vorhaben kurz vorzustellen, und das bitte in der üblichen Länge von einer Viertelstunde, 20 Minuten.

Anschließend steigen wir in die Erörterung ein. - Vielen Dank.

(Zuruf von Constien (Einwender))

- Herr Constien!

Constien (Einwender):

Es ist hier das voraussichtliche Ende für 15 Uhr angesetzt. Ich möchte **beantragen**, dass wir, wenn wir abschätzen können, dass wir vielleicht nur zwei Stunden länger brauchen, um durchzukommen, dann bitte keinen neuen Termin ansetzen, sondern mit Augenmaß verlängern. Einen neuen Termin bitte nur, wenn wir wirklich weit entfernt vom Ende sind.

Verhandlungsleiter Dierken:

Zwei Stunden sind da natürlich schon eine Hausnummer. Wir haben am ersten Tag bis 17.30 Uhr erörtert.

Constien (Einwender):

Das sollten wir dann vielleicht gemeinsam entscheiden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wir werden abschätzen, ob wir annähernd durchkommen oder ob es wirklich nicht sinnvoll ist, hier länger zu erörtern. Dann wird gegebenenfalls ein neuer Termin erfolgen. Der wird auch vorher bekannt gemacht. Es finden ohnehin wenigstens zwei neue Erörterungstermine im neuen Jahr statt, wo unter anderem die Belange der Stadt Lüneburg verhandelt werden, auch öffentlich, sowie die der Naturschutzverbände. Es ist vorstellbar, dass man an dem Tag auch noch einmal private Einwendungen erörtert. Das werde ich dann entscheiden, wenn wir gegen 14, 15 Uhr absehen können, ob wir durchkommen oder nicht. Wenn dann nur noch die „Sonstigen Belange“ übrig sind, dann ist es sicherlich vertretbar, da noch weiterzumachen. Das entscheide ich dann zu gegebener Zeit.

Noch eine Frage zur Tagesordnung?

Mehring (Einwenderin):

Guten Morgen! Mein Name ist Mehring. Ich bin eingeladen worden als Anlieger für die Postleitzahl 21339. - Sie sagten gerade, Lärm, der von der Trasse ausgeht, spielt heute keine Rolle mehr. Dabei haben Sie gesagt, dass Moorfeld berücksichtigt wurde. Aber wo soll ich meine Einwendung hier in der Tagesordnung unterbringen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Unter Punkt 4.

Mehring (Einwenderin):

Unter Punkt 4, okay. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Sie gehören nicht zu dem Postleitzahlenkreis, der gestern hier besprochen wurde?

Mehring (Einwenderin):

Nein.

Verhandlungsleiter Dierken:

Deswegen, ganz normal der Tagesordnung folgend: Wenn der Lärm dran ist, sind Sie natürlich auch dran.

Mehring (Einwenderin):

Okay, danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Frau Mehring. - Das Wort hat Herr Möller. Bitte schön!

Möller (Antragsteller):

Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Mein Name ist Dirk Möller. Ich bin Leiter des Regionalen Geschäftsbereiches Lüneburg und darf Sie vonseiten des Vorhabenträgers auch recht herzlich heute zum Erörterungstermin zu Abschnitt 1 begrüßen.

Bevor wir Ihnen gleich einen kurzen Überblick zum Einstieg in das Thema geben, möchte ich Ihnen kurz die vonseiten des Vorhabenträgers vertretenen Damen und Herren vorstellen. Beginnen möchte ich mit Frau Padberg, Projektleiterin A 39.

(Beifall)

Danke. - Ich fahre fort mit Herrn Brodehl, Teilprojektleiter und für die Projektkoordination des gesamten Projektes zuständig; Herrn Matz, Abschnittsleiter für den hier behandelten Abschnitt 1; Herrn Schlattmann, zuständig für die umweltfachlichen Untersuchungen; Frau Görlich, zuständig für den Grunderwerb ist heute nicht anwesend. Anwesend ist aber Herr Recklies, der ebenfalls für den Grunderwerb zuständig ist.

Bei diesem Projekt unterstützen uns zahlreiche Fachplaner und auch eine Rechtsberatung. Da darf ich Ihnen Herrn Dr. Geiger vorstellen; Herrn Tobeschat, zuständig für die Objektplanung; Herrn Borkenhagen für die umweltfachlichen Untersuchungen; Herrn Kluge für das im Rahmen der A 39 erstellte Vernetzungskonzept; Herrn Meyer für die Immissionsuntersuchungen; Herrn Dr. Plate für die faunistischen Untersuchungen; Herrn Kossmann für die Verkehrsuntersuchung; Herrn Sandt für das Baugrundgutachten und Herrn Düring für die Luftschadstoffuntersuchung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Niemann, ich sehe, dass Sie sich gemeldet haben. Ich würde Sie bitten, den Vorhabenträger jetzt während der Vorstellung und auch während der Vorstellung des Vorhabens nicht zu unterbrechen.

Niemann (LBU):

Es geht genau um diese Vorstellung. - Ich würde gerne wissen, wen Herr Dr. Geiger hier vertritt, weil da „GSK Rechtsberatung“ steht. Die kenne ich nun gar nicht. Ich

merke aber, dass er hier doch eine große Rolle spielt. Ich würde gerne wissen, was sich dahinter verbirgt.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Guten Morgen! Das ist an mich gerichtet. GSK ist meine Firma; das ist meine Kanzlei. Es ist eine Abkürzung der dortigen Namenspartner. Ich vertrete hier den Vorhabenträger. Da sitze ich auch. Der Sitz meiner Kanzlei ist in München. Sie können auch gerne auf die Website gehen. Wir sind eine Kanzlei, die überörtlich tätig ist. Ich mache seit über 20 Jahren Planungsrecht und begleite insoweit solche Verkehrsvorhaben wie hier die A 39.

(Niemann (LBU): Haben Sie als kleines Kind schon angefangen?)

- Danke für die Blumen. Ich bin inzwischen 54. Da können Sie sich ausrechnen, wann ich angefangen habe.

Möller (Antragsteller):

Dann hoffe ich einmal, dass es mit den Freundlichkeiten in dieser Form vielleicht auch weitergeht.

(Heiterkeit)

Meine Damen und Herren, bevor wir in den Abschnitt 1 einsteigen, hier noch einmal eine Darstellung zum Gesamtprojekt A 39.

(Folie)

Das ist eine Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs. Das ist auch die Grundlage für unseren gesetzlichen Planungsauftrag, der aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen herrührt. Insgesamt sind es sieben Abschnitte zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit einer Gesamtlänge von 105 km plus die zwei Abschnitte der B 190 n.

Heute nun geht es um den Abschnitt 1 insgesamt hier im Lüneburger Bereich. Details zu dem Abschnitt 1 wird Ihnen nun Herr Matz vorstellen. - Vielen Dank.

Matz (Antragsteller):

Meine Damen und Herren, ich möchte Sie auch noch einmal ganz herzlich in dieser Runde begrüßen. Wir möchten, wie an den vergangenen zwei Tagen auch, den Erörterungstermin damit beginnen, den **Abschnitt 1 in der gebotenen Kürze vorzustellen.**

(Folie)

Es geht darum, den Bereich der Anschlussstelle Nord, das heutige Ende der A 39, sowie den Streckenverlauf auf der heutigen B 4 bis zum Planungsende im Bereich der zukünftigen Anschlussstelle B 216 zu betrachten und die einzelnen damit verbundenen Disziplinen näher zu erläutern sowie zu Ihren Fragestellungen Rede und Antwort zu stehen.

(Folie)

Wie beginnen wir mit so einer Maßnahme, bzw. was sind die Grundlagen für so eine Planung? Da ist ganz weit vorne die Verkehrsuntersuchung zu nennen, die in diesem Zusammenhang auf der amtlichen Bundesver-

kehrszählung aus dem Jahr 2005 basiert bzw. dann mit der amtlichen Verkehrszählung 2010 fortgeschrieben worden ist. Gleichzeitig fließen in eine solche Unterlage natürlich, örtlich bezogen, Verkehrserhebungen ein, die beispielsweise in unserem Falle in den Jahren davor im Landesnetz durchgeführt worden sind. Gleichzeitig wurde in dieser besonderen Lage auch das Verkehrsmodell der Stadt Lüneburg in das Gesamtmodell implementiert, um auch die doch maßgeblichen Binnenverkehre mit zu erfassen und zu bewerten. Zum Schluss sei noch die Verflechtungsprognose 2025 des BMVBS genannt, die in der Herleitung entsprechend Anwendung gefunden hat.

(Folie)

Hier dargestellt sind die fünf Teilbereiche des ersten Abschnitts, jeweils bezogen auf die einzelnen Anschlussstellensituationen. Dahinter ist zusammengefasst, was für Verkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung des Baus der A 39 prognostiziert werden.

Im Ergebnis sieht es so aus, dass wir feststellen können, dass in diesem ersten Bereich, also von der Anschlussstelle L 216 - hier im Wortgebrauch: Anschlussstelle Nord - bis zur Anschlussstelle B 209 im Bereich Adendorf, mit 61.300 Fahrzeugen die höchsten zu erwartenden Verkehrsmengen sind. Die Zahlen, die sich dahinter in dieser Spalte befinden, drücken den Schwerverkehrsanteil aus. Dahinter ist der prozentuale Anteil aufgeführt.

Im weiteren Verlauf sehen wir dann, dass sich der Bereich von der Anschlussstelle B 209 bis zur B 4 mit around about 50.000 bis 53.000 Fahrzeugen homogener gestaltet. In dem Bereich, in dem die Trasse der A 39 die heutige Trasse der B 4 verlässt, sieht man, dass es dort durch die Spaltung der Verkehrswege ein entsprechendes Abfallen der zu erwartenden Verkehrsmenge gibt.

(Folie)

Dadurch begründet sich auch die Querschnittswahl für die gesamte A 39, die mit dem RQ 31 entsprechend benannt worden ist. Im Erläuterungsbericht ist unter Punkt 4.4 - also in den Unterlagen, die Sie eingesehen haben - ausgeführt, wo diese Querschnittsgestaltung herkommt, was für Größen zu verwenden sind und was im Ergebnis herausgekommen ist.

(Folie)

Ich möchte an dieser Stelle die Möglichkeit nutzen, noch einmal auf die Querschnittsbesonderheiten im Bereich Lüneburg einzugehen. Wir haben in dieser Unterlage - das ist ein Auszug aus der Unterlage 14.2, Regelquerschnitt - dargestellt, wie sich der Querschnitt im Detail aufbaut, mit den Richtungsfahrbahnen, mit Entwässerungseinrichtungen und entsprechenden Breitenangaben, die wir da haben. Es gibt die Besonderheit gegenüber der Regelbauweise, dass wir in den Bankettbereichen - hier links und rechts rot dargestellt - eine 1 m breitere Ausführung vorgesehen werden, als im Regelwerk vorgesehen ist.

Begründet ist das Ganze damit, dass wir mit der heutigen Planung dem Umstand Rechnung tragen wollen, dass es eine Möglichkeit geben könnte, den Querschnitt für zukünftige Verkehrsbedarfe zu erweitern, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht gänzlich auszuschließen sind.

(Folie)

Hier ist noch einmal der Originalquerschnitt aus der RAA, also der Richtlinie, die dafür zu verwenden ist, schematisch dargestellt. Das ist die obere Darstellung. Im unteren Bereich sehen wir die Abweichung davon. Das sind die beiden rot dargestellten zusätzlichen Bankettaufweitungen.

(Folie)

Hier im Übersichtslageplan ist einmal der heutige Verlauf der B 4 bzw. der Ostumgehung dargestellt. Das ist diese grau dargestellte Trasse. Dem gegenübergestellt ist die Planung der A 39 in dieser ersten Hälfte von Abschnitt 1. Damit ist noch einmal dokumentiert, dass die Lage der B 4 grundlegend aufgenommen worden ist.

(Folie)

Im Zuge der Planungen sind natürlich leichte Veränderungen in den Geometrien erforderlich. Beispielsweise sind in den Anschlussstellensituationen durch die neuen Erfordernisse einer Autobahn andere Radien zu verwenden. Auch die Fortschreibung der einzelnen Regelwerke ist zum jetzigen Zeitpunkt zu beachten. Das heißt, es gibt tendenziell immer wieder Anpassungen an bestehende Geometrien, Rampen etc. pp. Gleichzeitig haben wir auch neue Entwässerungseinrichtungen vorgesehen - beispielsweise hier in diesen Bereichen; auch hier unten noch einmal -, die die Entwässerungssituation grundlegend verbessern sollen und natürlich auch die neuen Regelwerke an dieser Stelle wieder berücksichtigen.

(Folie)

Hier ist dargestellt, welche aktiven Lärmschutzanlagen im Streckenverlauf vorgesehen sind. Maßgeblich zu nennen ist sicherlich der Lärmschutztunnel im Bereich Moorfeld - hier in diesem Bereich. Wir haben dann an der Strecke verlaufend aktive Lärmschutzanlagen und dann am Beginn oder am Ende - je nachdem, von wo man kommt - der Ilmenau-Brücke den offenen Asphalt.

(Folien)

Ich würde hier ein bisschen schneller durchgehen. Das sind die Visualisierungsbilder für den Bereich Moorfeld. Das heißt, wir gucken hier einmal nördlich des Bereiches Moorfeld auf die heutige Bestandssituation. Hier ist zu sehen, wie sich die Planung in der Örtlichkeit darstellt. Das ist ein wenig besser zu sehen, wenn man den Bestandsbewuchs ausblendet. Dann sehen wir hier die Lärmschutzwälle und hier hinten anschließend die geplanten Lärmschutzwände, die sich an das nördliche Tunnelportal anschließen.

Von der anderen Seite, von der Gerhart-Hauptmann-Straße geguckt, sehen Sie den heutigen Wall zur B 4, wo

es hinuntergeht in die Troglage. Zukünftig wird sich die Böschung des Lärmschutzbauwerks dort erstrecken. Das heißt, das wird dann sehr ähnlich aussehen. Wie die Begrünung dann tatsächlich aussieht, wird sicherlich die Zeit zeigen.

Noch einmal ein Blick zum südlichen Tunnelportal: das heutige Bauwerk der Erbstorfer Landstraße mit den darauf liegenden Lärmschutzwänden. Hier ist das zukünftige nördliche Tunnelportal des Lärmschutzbauwerkes. Auch hier sind die neuen Lärmschutzanlagen oben an der Erbstorfer Landstraße und die neu gestaltete Verkehrssituation bzw. Anschlussstellensituation in dem Bereich zu sehen.

Hier ist noch einmal ein Blick vom vorhandenen Regenrückhaltebecken auf die B 4, hier hinten verlaufend. Da wird es ein zusätzliches Becken geben. Das stellt sich in der Örtlichkeit dann so dar: Hier hinten ist das neue Bauwerk bzw. das ertüchtigte Bauwerk mit den entsprechenden Wänden. Hier sieht man es ein bisschen deutlicher. Das einmal als erläuternder Hinweis.

Ich weiß jetzt nicht, wer von Ihnen im vergangenen Jahr bereits bei der Veranstaltung in der Universität dabei war. Wir haben ein Modell für den Bereich Moorfeld bis zur Bleckeder Landstraße erarbeitet. Ich wollte an dieser Stelle erwähnt haben, dass wir es dabei haben und so vielleicht auch die eine oder andere Frage erläutern können. Bis jetzt hat sich gezeigt, dass das sehr hilfreich ist.

Dann haben wir ein Video mitgebracht, das gestern - vielleicht hat es jemand gesehen - auch im Fernsehen zu sehen war.

(Film)

Wir sind hier im Bereich des nördlichen Tunnelportals und fahren, aus Richtung Hamburg kommend, einmal durch den geplanten Tunnel. Auf der rechten Seite sehen Sie hier schon die neu hergestellten Gabionen und Lärmschutzwälle. Wenn wir ein bisschen weiterfahren, sieht man hier den Bereich nördlich des Lärmschutzbauwerks, wo dann die Lärmschutzwände dargestellt sind. Auch bei dem Tunnelportal hier im Norden ist das Ganze als transparente Variante dargestellt. Wir fahren einmal durch den Tunnel durch. Da wird es jetzt ein bisschen dunkler. Es beginnt hier der Ausfädelungsprozess, wenn man zur Erbstorfer Landstraße möchte. Das ist hier auf der rechten Seite zu sehen. Weiter im Hintergrund erstreckt sich die neue Lärmschutzwand für das dahinterliegende Wohngebiet, die wir vorgesehen haben. Wir können an dieser Stelle den zusätzlichen, dritten Fahrstreifen sehen, der sich als Verflechtungsstreifen darstellt. Aufgrund der schwierigen Verflechtungsprozesse in diesem Teilbereich ist dieser Verflechtungsstreifen dazu geplant worden, der sich dann bis zur Anschlussstelle Bleckeder Landstraße erstreckt. Wir wechseln jetzt auf diesen Streifen und verlassen die A 39 in Richtung des Kreisverkehrsplatzes, der sich dahinter erstreckt.

(Folie)

Dann komme ich auf den zweiten Teil des ersten Abschnitts zu sprechen. Hier ist noch einmal die B 4 in Grau dargestellt. Hier ist - zur Erläuterung und zur räumlichen Orientierung - die B 216. Die A 39 verlässt hier an der neu zu planenden Anschlussstelle B 4 die Bestandstrasse der B 4, um dann Richtung Osten abzuschwenken - das wird durch die Verlegung der B 216 ermöglicht - und um schließlich das Planungsende hier in diesem Bereich zu finden.

(Folie)

Hier dargestellt sind noch einmal die neue Anschlussstellensituation der B 216, die hergestellt wird, und der neue Knotenpunkt, der die L 221 mit der B 216 verbindet und gleichzeitig eine zusätzliche Anbindung zum Bilmer Berg ermöglicht.

(Folie)

Hier ist dargestellt, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen bzw. vorhanden sind. Hier sind linienhaft die Wälle und Wandkombinationen dargestellt. Gleichzeitig ist hier noch einmal dargestellt, wo der offene Asphalt in der Örtlichkeit zu Ende ist.

(Folien)

Hier sind noch einmal zwei Visualisierungen, einmal vom Fuchsweg aus gesehen, mit dem Bestandswall und dann dem geplanten Wall. Hier ist der eben angesprochene Kreisverkehr. Sie fahren hier ins Gewerbegebiet hinein und hier über die Brücke in Richtung Bundeswehrgelände. Hier kann man noch einmal sehen, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen in der Örtlichkeit vorgesehen sind und wie sie sich darstellen.

(Zuruf: Wo ist denn die Anschlussstelle Nord? Das haben Sie nicht erläutert!)

- Wir können ganz normal miteinander reden. Ich hatte das ganz kurz erläutert.

(Zuruf)

Verhandlungsleiter Dierken:

Entschuldigung, Herr Lymant! Ist das richtig, was das Ihr Name? - Wenn Sie einen Einwand dazu haben, dann bitte kurz nach der Vorstellung. Dann können wir noch einmal gucken, ob wir den entsprechenden Bereich herausuchen.

Noch einmal meine Bitte: Kurze Meldung, dann in das Mikrofon sprechen. - Danke.

Matz (Antragsteller):

Wir haben alle Planunterlagen da. Wir können uns über alles unterhalten. Dafür sind wir heute hier.

(Zuruf: Aber es wird immer nur kurz angeschnitten!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Entschuldigung! Ich muss noch einmal kurz sagen: Lassen Sie Herrn Matz bitte das Vorhaben zu Ende vorstellen. Dann können wir das in Ruhe besprechen.

Matz (Antragsteller):

Wir haben es mit der Vorstellung auch gleich geschafft.

(Folie)

Wir haben hier in der Zusammenfassung die Eingriffsgrößen dargestellt, die durch die Maßnahme verursacht werden.

(Folie)

Auf der nächsten Folie sieht man im Überblick, welche Maßnahmen, Art und Umfänge, es im Zuge dieser Planung gibt.

(Folie)

Auf der letzten Folie sind der Kompensationsbedarf in den einzelnen Bezugsräumen, die wir in diesem Abschnitt haben, und der Maßnahmenumfang, den wir in den einzelnen Bezugsräumen realisieren können, dargestellt.

Damit bin ich mit der groben Vorstellung erst einmal durch. Ich gebe an die Planfeststellungsbehörde ab. Dann können wir mit der Erörterung beginnen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz, für die Vorstellung. - Bevor wir zur Erörterung entsprechend der Tagesordnung kommen, stelle ich fest: Es liegen einige Wortmeldungen vor. In der ersten Reihe war eine Wortmeldung, und dann darf Herr Lymant auch noch einmal kurz seine Fragen äußern. Wenn jetzt also noch Fragen zu der Präsentation sind - wie gesagt, die Erörterung fängt jetzt noch nicht an; es geht nur um Fragen zur Präsentation, Verständnisfragen in erster Linie -, dann gebe ich die frei. Ich sammle erst einmal. Zunächst also der Kollege hier in der ersten Reihe. Bitte!

Tipp (Einwender):

Mein Name ist Markus Tipp. - Ich habe eine Frage zur Bankettverbreiterung. Gestern hat Herr Möller im Interview die Kosten genannt, die durch den jetzt schon vorgesehenen Bau einer Sechsspurigigkeit im Grunde genommen eingespart werden könnten. Demnach müssten eigentlich auch schon die Kosten feststehen, was diese Bankettverbreiterung um diesen 1 m jetzt ausmacht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn ich an dieser Stelle kurz unterbrechen darf. Das sind durchaus schon inhaltliche Fragen, die wir auch erörtern wollen und können. Dazu kann der Vorhabenträger etwas sagen. Jetzt ist Gelegenheit für Nachfragen, wenn irgendetwas von der Präsentation nicht verstanden wurde. Ich gebe gleich die Erörterung speziell nach dieser Tagesordnung frei. Da steht an erster Stelle, dass wir die Erörterung der Sachen von gestern fortsetzen wollen. Dann kommen wir auch zu dem Thema Querschnittsverbreiterung. Ich denke, das war Ihr Punkt, den man hier durchaus an zweiter Stelle ansiedeln kann.

Herr Lymant!

Lymant (Einwender):

Lymant, Bei der Pferdehütte 9 a. - Ich finde, unsere Ecke wird immer sehr stiefmütterlich behandelt. Es wird gar nicht erläutert, dass man da Lärmschutz wegnimmt oder irgendetwas verändert. Man hat uns vorher verkehrt eingestuft und alles so ein Blödsinn. Das wird einfach gar nicht beachtet.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Lymant. - Das sind auch durchaus Fragen inhaltlicher Art. Die werden wir dann beim Thema Lärmschutz erörtern. Das wäre hier nach der Tagesordnung dann an vierter Stelle.

Es liegen noch weitere Wortmeldungen vor. Wie gesagt, es sind jetzt in erster Linie Fragen inhaltlicher Art gestellt worden. Da würde ich doch darauf verweisen, dass wir damit warten, bis die Themen dran sind. Gibt es jetzt noch Verständnisfragen zu der Präsentation?

Ohlenroth (Einwender):

Mein Name ist Ohlenroth. - Ich möchte Herrn Matz bitten, doch einmal kurz zu erläutern, wie es zu dem gewaltigen Schlinggewächs an der B 216 kommen soll. - Verstehen Sie? Die Anschlussstelle der B 216 ist ja heute relativ einfach. Eben haben wir ein gewaltiges Verkehrsgewirr gesehen - Schlinggewächs, habe ich gesagt. Können Sie ein bisschen näher erläutern, warum das notwendig ist?

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke sehr, Herr Ohlenroth. - Auch das ist eine Frage, die die Planung im engeren Sinne betrifft. Das werden wir nachher erörtern.

Frau Niemann, eine Verständnisfrage?

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen):
Wird die Präsentation auch ins Netz gestellt?)

Die Frage ist hier, ob die Präsentation ins Netz gestellt wird. - Herr Möller signalisiert schon, dass das der Fall sein wird.

Herr Constien, Sie haben jetzt die allerletzte Möglichkeit, eine Verständnisfrage zu äußern, bevor ich die Belange von gestern weiter erörtern möchte.

Constien (Einwender):

Herr Matz, können Sie noch einmal darstellen, wie man an der Anschlussstelle B 216 von welcher Richtung in welche Richtung fahren kann? Es gab da ja gestern auch irgendwie eine Frage. Können wir das heute noch einmal wiederholen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, das können wir an geeigneter Stelle tun. - Herr Constien, das wollen Sie nicht augenblicklich beantwortet haben?

(Constien (Einwender): Das ist eine Frage zur Präsentation!)

Ja, gut. - Wenn Sie das noch eben machen können!

Matz (Antragsteller):

Zur Gesamtsituation: Ich nehme einmal beides zusammen. Dann haben wir das abgehandelt.

(Folie)

Heute stellt es sich so dar, dass die B 216 hier ist, und die B 4 ist hier. Zukünftig sieht es so aus, dass mit dem Trassenverlauf der A 39 - der sich hier so zeigt - eine Verlegung der B 216 erforderlich wird, rein von der Geometrie her bzw. von der Lage zueinander, weil die ja relativ höhengleich zueinander liegen.

Wenn die B 216 verlegt ist, dann hat man die gleiche Fahrbeziehung, als wenn man heute auf der B 216 fährt. Man kann immer noch hier Richtung Lüneburg fahren.

Wenn ich zusätzlich die L 221 nehme, dann hat man auch weiterhin die Anschlussmöglichkeit an die B 216 und umgedreht. Das heißt, auch da ändert sich nichts. Klar, in der Lage und in der Knotenpunktsituation, wenn man sich den Knotenpunkt vorher und den zukünftigen vierarmigen Knotenpunkt ansieht, stellt sich das geometrisch natürlich anders dar. Die Fahrbeziehungen sind aber auf jeden Fall für alle Möglichkeiten gegeben.

Was nehmen wir als Nächstes? - Wenn man dann zukünftig von der A 39 runter möchte auf die B 216, kommt man hier entlang. Man nimmt dann hier diese Anschlussstelle und fährt entsprechend da ab, wo man hin möchte. Wir haben hier einen vollwertigen Knotenpunkt, mit dem wir alle Fahrrichtungen entsprechend abdecken können.

Später wird es so sein, dass man, wenn man von der B 4 kommt bzw. auf die B 4 möchte, die Anschlussstellensituation der B 4 nutzt, das heißt also, diese Situation. Wenn man zukünftig von der A 39 auf die B 4 möchte, dann ist es der gleiche Knotenpunkt - also dann in die Richtung. Ich müsste an dieser Stelle - sonst korrigieren Sie mich - alle Fahrbeziehungen gezeigt haben.

Constien (Einwender):

Die Landstraße nach Bleckede ist, glaube ich, die L 221. Das war so, nicht? - Die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes ist ja jetzt geringer als vorher; denn wir hatten vorher diese Schleife, und es war praktisch kreuzungsfrei. Jetzt haben wir eine Kreuzung. Das ist eigentlich weniger leistungsfähig als vorher.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Constien, das ist jetzt durchaus eine Frage der inhaltlichen Planung.

Constien (Einwender):

Ich kann sie nachher gerne wiederholen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich möchte langsam in der Tagesordnung fortschreiten und fange jetzt damit an.

(Zuruf: Da ist noch eine Wortmeldung!)

- Ja. Ich glaube, das ist der Kollege, der noch zu dem Punkt „Sonstige Belange“ von gestern etwas vortragen wollte.

Wie gesagt, wir beginnen jetzt mit **Punkt 1: Fortsetzung der Verhandlung vom gestrigen Tage mit dem Punkt „Sonstige Belange“**, die sich insbesondere mit dem Bereich Moorfeld, Erbstorfer Landstraße befassen. - Bitte schön!

Kloss (Einwender):

Mein Name ist Roland Kloss. - Ich habe eine Frage zu einer Fahrrad-Fußgänger-Brücke, die vom Lüner Holz nach Adendorf führt. Das ist eine Brücke, die bei der damaligen Planung vergessen wurde. Als ich mich damals gemeldet hatte, wurde sie dann noch gebaut. Meine Frage ist: Wird diese Brücke erhalten bleiben, oder wird sie abgerissen? Falls sie im Zuge der Verbreiterung abgerissen wird: Was würde konkret dort gebaut? - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Kloss, für diese Frage. - Herr Matz, können Sie das so beantworten?

(Folie)

Matz (Antragsteller):

Ich gehe davon aus, Sie sprechen von der jetzt hier dargestellten Brücke?

Kloss (Einwender):

Ja.

Matz (Antragsteller):

Die wird auch zukünftig dort sein. Die heute vorhandene Fahrbeziehung wird es auch nach dem Bau der A 39 geben. Dafür ist ein Neubau des Brückenbauwerks erforderlich. Es gibt eine gewisse Zeit dazwischen, in der es dort an dieser Stelle kein Bauwerk geben wird. Das heißt, in der Bauzeit, in der Zeit der Bauausführung wird es eine Zwischenphase geben, in der dann die Radwegenutzung über die B 209 erforderlich wird.

Kloss (Einwender):

Und danach? Wie sieht die Brücke nach Fertigstellung aus? Ist das nur eine Fußgängerbrücke oder eine Fahrradbrücke? Ich sehe da zwei Streifen, einen längeren, einen kürzeren. Was hat das zu bedeuten?

Matz (Antragsteller):

Da müsste ich gleich an meinen Kollegen, den Herrn Schlattmann, abgeben. - Das ist eine kombinierte Brücke. Es wird zukünftig nicht nur eine Radwegebeziehung geben, sondern es gibt auch noch die Möglichkeit für - -

(Zuruf: Fledermäuse!)

Es ist also ein Überführungsbauwerk für Fledermäuse, sprich: für die Fledermausrouten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Sind hier Fledermäuse unter uns?

Matz (Antragsteller):

Es ist eine Faunapassage bzw. ein kombiniertes Bauwerk. Gleichzeitig ist natürlich die Querungsmöglichkeit für den Radverkehr und auch für den Fußgängerverkehr weiterhin gegeben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz. - Herr Kloss, ich denke, das hilft Ihnen so weit.

Dann machen wir weiter mit dem Punkt „Sonstige Belange“, wozu insbesondere die Themen gehören: Entwässerung, Brandschutz, Belange der Kleingartenkolonie bzw. der Kleingartenanlage. Das möchte ich kurz erläuternd noch hinzufügen. - Herr Hempel!

Hempel (Einwender):

Schönen guten Morgen! Neue Erkenntnis zu gestern, sprich: Zu den Bitten und Forderungen, den Lärmschutzwall in alter Form auf der östlichen Seite wiederherzustellen, gibt es neue Erkenntnisse. Es wurde hier deutlich, dass das Land dort aufgekauft werden müsste, um diesen Wall wieder zu erstellen. Es sieht so aus, dass das Land dort hinten dem Land Niedersachsen gehört. Das heißt, ein Erwerb wäre eigentlich gar nicht groß nötig. Wenn wir da einmal gucken: Es ginge, wenn es denn so nicht ist, um einen Grunderwerb in Höhe von 10.000 bis 15.000 €. Das ist eigentlich keine große Summe, um die Menschen im östlichen Teil Lüneburgs doch ein bisschen mehr vor dem Lärm zu schützen. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Hempel, noch einmal für diese Anfrage zum Erdwall. Den Erdwall haben wir gestern schon mehrfach ausführlich besprochen. Jetzt ist die Frage: Sind die Flächen eventuell schon in öffentlicher Hand oder einfach zu erwerben, und welche Möglichkeiten der Prüfung sehen Sie da?

Matz (Antragsteller):

Nach unseren Unterlagen sind die betroffenen Flächen - wir reden ja immer noch über den Bereich, der sich hier erstreckt; davon gehe ich zumindest aus; wenn Sie mit dem Kopf nicken würden - nicht Flächen des Landes, zumindest nicht nach unseren Unterlagen. Von daher wären Dritte betroffen. Beispielsweise ist - um das jetzt hier vielleicht zu nennen - einmal die Gemeinde Barendorf betroffen. Der Polizeihundeverein Lüneburg ist betroffen. Es gibt auch Teilflächen, die dem Land gehören, aber eben nur Teilflächen. Es sind halt auch Flächen Dritter erforderlich.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Hempel, ich denke, damit ist auch diese Frage beantwortet. - Bitte!

Schlagowski (Einwender):

Guten Morgen! Mein Name ist Helmut Schlagowski. Ich bin Bürger der Einheitsgemeinde Bienenbüttel. Ich habe Einwendungen erhoben gegen Tatbestände, die den Planungsabschnitt 2 betreffen, allerdings auch einen Punkt, der den Planungsabschnitt 1 betrifft.

Herr Dierken, Sie haben vorhin darauf hingewiesen, dass auf die Punkte, die gestern behandelt worden sind, zu denen aber wohl noch offene Fragen bestehen, noch eingegangen wird. Ich möchte Sie bitten, mir zu sagen, an welcher Stelle ich meine Einwände gegen Trassenführung, Abschnittsbildung anbringen kann.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das kann ich Ihnen sagen. Grundsätzlich muss ich voranstellen, dass wir heute die Auswirkungen des Vorhabens erörtern, die mit dem ersten Abschnitt verbunden sind. Der erste Abschnitt endet noch vor dem Elbe-Seitenkanal. Wir können das noch einmal unter dem Punkt 2 „Abschnittsbildung und Varianten“ gleich zu Beginn erörtern. Das wird möglich sein. Aber ich möchte noch einmal darum bitten, dass es dann auch in der gebotenen Kürze stattfindet, weil wir in der Tat heute die Auswirkungen erörtern, soweit sie mit dem Bau des ersten Abschnitts der A 39 verbunden sind. Aber wenn Sie sich entsprechend kurzfassen, wären Sie gleich unter Punkt 2 dran, nachdem wir die „Sonstigen Belange“ von gestern abgehandelt haben.

Gibt es noch ergänzende Belange zu gestern? - Bitte schön!

Sauke-Gensow (Einwender):

Mein Name ist Sauke-Gensow. Ich bin Bewohner in Adendorf und war gestern bei der Veranstaltung nicht dabei. - Ich hätte ganz gerne noch einmal die aktuelle Lärmschutzgeschichte zwischen der nördlichen Tunnelausfahrt und der Eisenbahnstrecke Lüneburg-Lauenburg näher in den Fokus genommen.

Es soll ja da dieser Lärmschutzwall entfallen, und wir haben oft die Windrichtung Südwest. Dieser Wind trägt den Lärm deutlich nach Adendorf. Wie kommt man zu dieser Idee, da den vorhandenen Lärmschutzwall wegzunehmen, und wie kommt man zu der Meinung, dass das alles ausreichen würde mit irgendwelchem offenporigen Asphalt, der nach sechs Jahren abgenutzt ist und dann nur die Anforderungen eines normalen Asphalts erfüllt?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Sauke-Gensow, vielen Dank. Ich habe Ihren Ausführungen entnommen, Sie wohnen in Adendorf.

Sauke-Gensow (Einwender):

Ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Sie sind also praktisch heute ordnungsgemäß geladen. Ich würde sagen, das Thema Lärm machen wir an vierter Stelle.

Sauke-Gensow (Einwender):

Okay.

Verhandlungsleiter Dierken:

Das kommt auf jeden Fall zur Sprache. Ich möchte aber noch kurz den Termin von gestern ordnungsgemäß abschließen und die hier Betroffenen aus dem Bereich Moorfeld und näherer Umgebung noch einmal zu Wort kommen lassen.

Mir liegt keine Wortmeldung mehr vor. - Dann gehe ich in der Tat über zu **Punkt 2**. Das ist hier noch einmal Allgemeines: **gesetzliche Bedarfsfeststellung** für das Vorhaben, **Abschnittsbildung**, auch **Verkehrsprognosen** für den zweiten Abschnitt.

Bitte!

Schneider (Einwender):

Wolfgang Schneider. - Ich möchte als geladener privater Einwender und Vertreter des Dachverbands einen Antrag stellen. Der bezieht sich auch auf die Ausführungen von Herrn Matz eben und auf die Querschnittsgestaltung der Trasse und die damit verbundene Vorratsdimensionierung, die da vorgesehen ist.

Ich **beantrage**, hilfsweise zur begehrten vollständigen Ablehnung des Planfeststellungsverfahrens den Antrag der Vorhabenträgerin jedenfalls hinsichtlich einer über den Regelquerschnitt RQ 31 hinausgehenden Bankettbreite abzulehnen.

Zur Begründung: Die beantragte Breite der Trasse ist abwägungsfehlerhaft. Sie verstößt zudem zum Beispiel gegen das Minimierungsgebot der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie das Gebot sparsamer Mittelverwendung. Die Planung kann in ihrer Überdimensionierung insbesondere Enteignungen nicht rechtfertigen, weil der Bau überbreiter Bankette nicht erforderlich ist. Die Vorhabenträgerin hat eingeräumt, dass die zusätzlich zum RQ 31 beantragten Bankettbreiten es ermöglichen, ohne bauliche Veränderungen eine durchgehende dritte Richtungsfahrbahn einzurichten. Sie hat damit argumentiert, das sei als planerische Reserve für zukünftige Erweiterungserfordernisse gerechtfertigt und berühre zudem Lärmschutzansprüche Betroffener nicht. Das kann nicht überzeugen.

Die Vorhabenträgerin stuft ihren Prognosehorizont für das Jahr 2025 als richtig ein und meint, weiter könne man nicht seriös in die Zukunft sehen. Wenn das so ist, dann kann die Vorhabenträgerin auch nicht seriös prognostizieren, mit welcher Wahrscheinlichkeit sich ein späterer Erweiterungsbedarf ergeben könnte. Für die Zeit bis 2025 meint die Beklagte, die beantragten Fahrstreifen seien für die Bewältigung der Verkehre hinreichend. Zudem hat der Verkehrsgutachter Kossmann ausgesagt, zukünftige Verkehrssteigerungen seien sehr unwahrscheinlich.

Damit gibt es keine plausiblen und seriös abwägbaren Argumente für eine Ausbaureserve. Es handelt sich insoweit um eine nicht gerechtfertigte Vorratsplanung ohne

konkreten absehbaren Bedarf. Eine derartige Planung ist nicht nur auf Kosten der Steuerzahler und zulasten Betroffener und der Umwelt überdimensioniert, sondern begründet ganz konkrete Rechtsschutznachteile aller lärmbeeinträchtigten Anwohner - aus folgenden Gründen:

Die spätere dauerhafte Umwandlung einer bisherigen Standspur, die von den Hauptfahrspuren durch entsprechende Markierungen getrennt ist, soll nach der Rechtsprechung des OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 29.09.2011, keine Änderung im Sinne des Fernstraßenrechts respektive des Immissionsschutzrechts sein. Diese Entscheidung wurde im Ergebnis durch das Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 04.04.2012, bestätigt, die Rechtsfrage insoweit allerdings offengelassen.

Zwar wird insoweit vertreten, jedenfalls der Bau zusätzlicher Fahrstreifen sei eine wesentliche Änderung im Sinne des Fernstraßengesetzes. Dies setzte aber jedenfalls immer bauliche Maßnahmen dazu voraus; vergleiche Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 11.12.1970 und vom 07.11.1999.

Sind die Fahrspureinrichtungen also, wie hier ausdrücklich angestrebt, ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen möglich, bedürfte es nach dieser Rechtsprechung keines neuen Verfahrens. Das bedeutet, dass zusätzliche Verkehre, die die neue Hauptfahrspur nutzen würden, unmittelbar keine weitergehenden Schallschutzansprüche der Betroffenen auslösen würden.

Angesichts dieser aktuellen Rechtsprechung kommt es dabei auch nicht darauf an, ob die Anhörungsbehörde aus heutiger Perspektive eine für die Betroffenen günstigere Position vertritt; denn entscheidend wird dazu in der Zukunft eine Entscheidung einer zukünftigen Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der dazu vorliegenden obergerichtlichen bzw. höchstrichterlichen Rechtsprechung nach einem konkreten Antrag der Vorhabenträgerin sein. Dies kann heute durch die Anhörungsbehörde nicht rechtssicher vorweggenommen oder zugesichert werden.

Ohne ein neues Planfeststellungsverfahren würden zusätzliche Verkehre auf den dann neuen dritten Richtungsfahrbahnen nur bei extremen Abweichungen zwischen heutiger Prognose und späterer wirklicher Lärmbelastung einen Anspruch auf die Anordnung nachträglicher Schutzauflagen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz auslösen. Denn nach der dazu vorliegenden Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 07.03.2007 liegen relevante nachteilige Wirkungen erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das soll grundsätzlich erst der Fall sein, wenn der frühere ermittelte Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Das wiederum ist näherungsweise nur dann der Fall, wenn sich die Verkehrsmengen gegenüber der Prognose verdoppeln.

Zusammengefasst gilt: Für den Bau breiter Bankette spricht nur die völlig abstrakte, theoretische Möglichkeit einer späteren Erweiterung, die nach dem eigenen Vor-

trag der Vorhabenträgerin nicht seriös vorhergesehen werden kann. Gegen den Bau einer derartigen Breite sprechen demgegenüber zahlreiche Belange: die geringeren Umweltauswirkungen, die geringeren Eigentumsinanspruchnahmen, die geringeren Kosten und die Vermeidung erheblicher Rechtsschutzlücken der lärmbeeinträchtigten Lüneburger. Sie müssten im Fall einer späteren Erweiterung nach der aktuellen obergerichtlichen Rechtsprechung den zusätzlichen Lärm weitgehend ohne neue Schallschutzansprüche hinnehmen. Das wäre nach unserer festen Überzeugung abwägungsfehlerhaft. - Danke.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schneider. - Dazu möchte ich gleich etwas entgegnen. Zuerst einmal habe ich die Frage, ob Sie uns diesen Antrag überlassen können. Er wird sicherlich identisch protokolliert. Aber er steht uns nicht unmittelbar nach diesem Tag zur Verfügung. Damit wir uns damit auseinandersetzen können, hätte ich ihn ganz gerne. Vielleicht können Sie ihn mir eben überreichen? - Vielen Dank, Herr Schneider.

In der Sache begrüße ich es, dass hier ein solcher Antrag gestellt wird; denn wir haben schon viel über die Sechsstreifigkeit gesprochen. Hier ist tatsächlich noch einmal in prägnanter Form dargelegt, welche - -

(ein Handy klingelt)

- Entschuldigung, können Sie die Handys bitte ausstellen? - Danke.

Wo war ich? - Es werden mit diesem Antrag alle auch gegen diese Planung vorgebrachten Argumente noch einmal in prägnanter Weise vorgetragen. Meine Aufgabe ist es, im Rahmen der Planfeststellung mich damit zu beschäftigen. Sie können - nicht allein aufgrund dieses Antrags, aber doch davon ausgehen, dass wir das tun. Der Vorhabenträger ist sicherlich auch gehalten, die Argumente - das möge er gleich noch einmal kurz tun -, die für so eine entsprechende Planung sprechen, kurz darzustellen. Da wir heute bezüglich dieses Punkts nicht wirklich zusammenkommen, denke ich, ist denn aber auch dieses Thema hinreichend erörtert.

Dann möchte ich Frau Padberg - oder wen auch immer, vielleicht auch Herrn Dr. Geiger - bitten, der Information halber für die übrigen Beteiligten kurz dazu Stellung zu nehmen, welche Gründe aus Ihrer Sicht dafür sprechen, bevor die Planfeststellungsbehörde sich denn auch im Laufe des weiteren Verfahrens damit auseinandersetzt.

Wenn ich es richtig verstanden habe, war das nur ein Antrag, die Planfeststellung insoweit abzulehnen, und nicht, den Erörterungstermin schon einzustellen. Ich denke, es können noch mehr solcher Anträge kommen, die hilfreich für unser Verfahren sind. - Sie haben jetzt das Wort!

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Besten Dank, Herr Dierken. - Vielleicht zunächst einmal zu den rechtlichen Vorgaben, die aus unserer Sicht hier für die Planung maßgeblich sind; dann können wir in einem zweiten Schritt zu den technisch-sachverhaltlichen Gründen kommen.

Wir gehen davon aus, dass die jetzige Planung, die ja gerade noch nicht die Sechsstreifigkeit herstellt, keine Vorratsplanung im Rechtssinne darstellt. Eine Vorratsplanung läge sicherlich vor, wenn die Autobahn bereits jetzt als eine sechsstreifige Autobahn geplant und gebaut würde. Das ist aber nicht der Fall, sondern es ist eben gerade anders, wie bereits gestern und vorgestern schon ausgeführt. Es wird hier eine vierstreifige Autobahn geplant. Es wird lediglich letztlich eine Art Vorsorge getroffen, eine spätere Erweiterungsfähigkeit durch eine entsprechende Festlegung eines Querschnittes zu ermöglichen, durch die für den Fall, dass sich nach Ablauf des Prognosehorizontes, den wir ja zutreffenderweise auf das Jahr 2025 festgelegt haben, erweisen sollte, dass weitere Verkehre entstehen, insbesondere zum Beispiel daraus, dass dann vielleicht der Bau der A 21 realisiert sein wird und daraus dann weitere Verkehre generiert werden und dann eben die jetzige Dimensionierung nicht mehr ausreicht, eine Erweiterung der A 39 ermöglicht wird, ohne dann sehr massive, technisch sehr schwierige, wirtschaftlich sehr kostenträchtige nachträgliche Umbau- und Anpassungsmaßnahmen vornehmen zu müssen. Insbesondere müsste ansonsten der Lärmschutz tunnel umgebaut werden, und es müssten sehr umfangreich Anschlüsse umgeplant werden. Das würde zu ganz gravierenden Kosten in der Größenordnung von deutlich über 20 Millionen € führen.

Um hier eben eine Erweiterungsmöglichkeit zu gewährleisten, wird hier jetzt schon letztlich eine Planung gemacht, die das dann ermöglicht. Es ist eben gerade baulich nicht so, dass dann lediglich ohne weitere Baumaßnahmen eine Sechsstreifigkeit hergestellt werden könnte, sondern es ist anders. Die Autobahn müsste baulich auch geändert werden, freilich in geringerem Umfang. In jede Fahrtrichtung müssten die Fahrbahnen um einen Meter erweitert werden. Das ist eine bauliche Erweiterung der Autobahn, die dann rechtlich auch erfordern würde, weitere Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Es wäre eine wesentliche Änderung der dann vorhandenen Autobahn mit der Folge, dass über das Thema Lärmschutz wieder und neu zu entscheiden wäre.

Von daher ist es gerade nicht so wie in der zitierten Entscheidung des OVG Nordrhein-Westfalen. Dort ging es um einen ganz anderen Fall. Dort ging es nämlich darum, dass ein baulich vorhandener Zustand - es ging um den Standstreifen - lediglich durch Ummarkierung der baulich im Übrigen unveränderten Autobahn hinsichtlich der Fahrstreifen um einen Fahrstreifen erweitert wurde. Das haben wir hier gerade nicht. Hier müsste die Autobahn baulich geändert werden mit der Folge, dass dann auch die Frage, inwieweit für die Mehrverkehre eine neue Lärmschutzberechnung und eine neue Lärmschutzbewer-

zung mit Blick auf Lärmschutzwände vorzunehmen ist, definitiv neu entschieden werden müsste, sodass es hier nicht zu einer Verkürzung des Rechtsschutzes der Anwohner mit Blick auf Lärmerhöhungen kommen würde.

So viel vielleicht zu den Grundlagen, weswegen wir davon ausgehen, dass es sich weder um eine Vorratsplanung handelt noch dann bei einer künftigen Erweiterung Rechtsschutzmöglichkeiten mit Blick auf Lärm verkürzt würden.

Herr Matz, vielleicht können Sie noch einmal etwas - ich sage einmal - technisch genauer die Gründe der jetzigen Planung darlegen. - Besten Dank.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger.

Matz (Antragsteller):

Dazu schalte ich noch einmal ganz kurz auf die Übersichtskarte zurück.

(Folie)

Ich hatte eingangs erläutert, von wo bis wo sich das Ganze erstreckt. Das heißt, wir sind in dem Bereich. An der Anschlussstelle Nord beginnt diese Querschnittsoption, und sie hört hier unten in dem Bereich auf. Wir hatten ja auch eben in Ihrem Vortrag gehört, dass der Vorhabenträger dokumentiert hat, dass wir nicht die Wahrscheinlichkeit sehen, dass das überhaupt eintreffen kann.

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen): Das wurde Montag gesagt!)

- Okay. - Dann möchte ich noch ein paar Ausführungen dazu machen, was für Gründe dafür sprechen bzw. warum man darauf gekommen ist.

Wir haben eingangs gesagt, dass die zu erwartende Gesamtverkehrsmenge im ersten Teilbereich - also hier - im Jahr 2025 ungefähr 61.300 Fahrzeuge betragen wird. Wir hatten am Montag mit den Anwesenden auch besprochen, dass die maximale Querschnittsbelastung laut Regelwerk bei 68.000 Fahrzeugen liegt. Wir haben gleichzeitig das Argument A 21 mit ins Spiel gebracht, wo ganz schnell zu erkennen war, dass laut Regelwerk auf gerader grüner Strecke doch die maximalen Belastungen schon annäherungsweise erreicht sind.

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen): In der Prognose!)

- In der Prognose, selbstverständlich.

Gleichzeitig hatte ich Ihnen erläutert bzw. erläutere ich jetzt an dieser Stelle gerne noch einmal den Sachverhalt, dass wir im Stadtgebiet Lüneburg eine andere Ausgangssituation haben als auf einer geraden Strecke auf der Wiese; denn wir haben eine sehr hohe Anschlussstellendichte. Die kennen wir alle. Es kommt hier in diesem Bereich noch eine neu hinzu. Diese Anschlussstellendichte führt dazu, dass die Probleme auf der Autobahn

andere sind als auf einer Autobahn, die sich dann beispielsweise fortfolgend entwickelt. Wir haben also das Problem mit dem Verflechtungsprozess. Das heißt, ein Auto fährt auf die Autobahn, oder ein Auto verlässt die Autobahn.

Aufgrund dieses Sachverhaltes ist es so, dass wir für diesen Gesamtbereich der A 39 eine Mikrosimulation erarbeitet haben, die im Ergebnis gezeigt hat, dass der normale RQ 31 auf dieser Strecke in Teilbereichen so nicht funktionieren kann, weil eben der Verflechtungsprozess derlei Auswirkungen hat, dass wir schon etwas tun müssen, um einen angemessenen, sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten. Deswegen ist auch den Antragsunterlagen zu entnehmen, dass wir in dem Bereich Erbstorfer Landstraße bis zur Anschlussstelle Bleckeder Landstraße diesen Verflechtungsstreifen auf beiden Seiten haben. Das ist auch im Video zu sehen gewesen, wo dann scheinbar drei Fahrstreifen schon gebaut werden. Das heißt, dieser Verflechtungsstreifen dient einzig und allein der Optimierung des Verflechtungsprozesses in diesem Teilbereich. Wir haben diesen Verflechtungsstreifen auch auf der anderen Seite, Richtung B 4 zurückfahrend; da wird er auch sein. Ferner haben wir an diversen Anschlussstellen verlängerte Ein- und Ausfahrtbereiche, um diesen Prozess zu optimieren.

Das heißt im Ergebnis zusammengefasst: Die A 39 stößt mit dem reinen RQ 31, also ohne besondere Ausbauten oder Sonstiges, in Teilbereichen an ihre Belastungsgrenze. Mit den zusätzlichen Maßnahmen können wir einen angemessenen Verkehrsfluss für das Prognosejahr 2025 gewährleisten.

Wir haben uns dann gefragt: Was passiert nach 2025? Es gibt andere Autobahnprojekte, beispielsweise die A 21. Ganz elementar wichtig für die Entscheidung war auch der Binnenverkehr Lüneburgs, der sich verändern kann und der immerhin den größten Anteil auf dieser Strecke ausmacht. Damit wurde gesagt: Wir müssen einmal gucken, ab wann es realistisch wird, dass das Ganze doch eng werden kann. Die Berechnungen haben ergeben, dass around about 10 % Steigerung des Verkehrs in diesem Bereich dazu führen, dass die Verkehrsqualität rasant nach unten geht. Also muss man überlegen: Was machen wir an dieser Stelle? - Und genau die Ermöglichung einer späteren Erweiterung des Querschnitts würde dieses Problem einfach beseitigen, weil wir diesen zusätzlichen Fahrstreifen haben und somit auch die Verflechtungsprozesse entsprechend in den Griff kriegen.

Gleichzeitig möchte ich an dieser Stelle zu bedenken geben, weil die Kosten ja immer wieder ein Punkt waren, den Sie auch genannt haben: Wir haben auf der gesamten Strecke diverse bauliche Elemente, ob das Brückenbauwerke sind, ob das Lärmschutzbauwerke sind, ob das der Tunnel ist, ob es die Entwässerung ist, alles, was damit zusammenhängt. Die würden alle so dimensioniert bzw. auch standortlich so gestellt, dass es für eine Vierstreifigkeit dient. Wenn man nachträglich eine Sechsstreifigkeit planen würde, müssten diese Bauwerke alle ab-

gebrochen und neu errichtet, neu dimensioniert werden. Damit sind auch die vorhin genannten Mehrkosten entsprechend begründet. - Ich denke, das sollte reichen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz. - Ich möchte noch einmal die Wortmeldungen, die sich im Laufe der Zeit ergeben haben, berücksichtigen. Ich habe mir eine kleine Liste gemacht; die fängt an mit Herrn Ohlenroth.

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen): Direkt zu dem Antrag! Ich möchte direkt dazu erwidern!)

- Zu dem Antrag? - Frau Niemann, ich möchte Sie für die Zukunft bitten, nicht immer dazwischenzureden, wenn Herr Matz oder sonst jemand vorträgt, und auch immer in das Mikrofon zu sprechen. - Jetzt, bitte!

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Das Erste, was ich darstellen möchte, ist, dass die Mitglieder des Schutz- und Klagefonds und des Dachverbandes, also aller BIs, sich diesem Antrag anschließen, damit klar ist, dass es nicht nur eine Sache von Herrn Schneider ist, sondern für alle gilt.

Das Nächste ist eine einzige Erwidern zum Inhalt: Die A 21 ist nicht einmal im Vordringlichen Bedarf. Es ist fraglich, wie weit der Verkehr sich da in diese Richtung entwickeln würde, weil es in erster Linie eine Anbindung an die A 7 sein soll. Da brauche ich Ihnen jetzt nicht weiter Nachhilfe in den Planungen zu geben, die es schon einmal zu sehen gab und die auch immer wieder im Netz stehen. Ansonsten haben wir dem inhaltlich heute nichts hinzuzufügen und geben das nur so weiter.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Niemann. - Der Antrag ist aufgenommen, wird berücksichtigt. Wie gesagt, inhaltlich kommen wir jetzt nicht wirklich weiter. Aber das ist ein Punkt, mit dem sich die Planfeststellungsbehörde in hinreichender Detailschärfe auseinanderzusetzen haben wird.

Herr Matz, wollten Sie gerade noch etwas sagen?

Matz (Antragsteller):

Für das Protokoll möchte ich nur noch einmal anmerken: Frau Niemann, die A 21 ist nicht der Grund für diese Querschnittserweiterung bzw. diese Option. Sie haben es gerade so dargestellt, dass die A 21 der Grund ist. Nur für das Protokoll: Es hat andere Gründe.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Ich denke auch, es ist deutlich geworden, dass das hier ein Argumentenbündel ist.

(Zuruf von Schneider (Einwender))

Matz (Antragsteller):

Es ist auch ein Grund, der in der Gesamtmaßnahme mit berücksichtigt werden muss. Ja, auch die A 21 ist in die Betrachtung eingeflossen. Sie ist aber nicht der alleinige Grund für die Wahl des Querschnitts.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. - Ich denke einmal, dass jetzt auch die Kollegen, die sich zu Wort gemeldet haben und eine Zeitlang warten mussten, einmal zu Wort kommen sollten, angefangen mit Herrn Ohlenroth, gefolgt von Herrn Schlagowski. Dann hatte ich in dem Bereich eine Wortmeldung. Ich denke, dass wir die drei erst einmal sammeln. - Herr Ohlenroth!

Ohlenroth (Einwender):

Ich habe den **Antrag** zu stellen, in diesem besonderen Falle das Netz der Umleitungen mit in die Planfeststellung aufzunehmen. Der Grund dafür ist der, dass es für den Fall einer Sperrung irgendwo auf der Strecke dieses Abschnittes keinerlei leistungsfähige Möglichkeiten gibt, den Verkehr um- und abzuleiten. Er würde dann geführt werden müssen durch die Ortsmitte zum Beispiel vom Bardowick, von Scharnebeck, durch Nutzfelder oder quer durch Deutsch Evern. Das sind nur Beispiele. Wenn ich mir klarmache, dass in jedem öffentlichen Gebäude Fluchtwege vorhanden sein müssen, und wenn ich mir klarmache, dass zu einem sicheren Betrieb auch eine sichere Umleitung gehört, dann meine ich, dass in diesem Fall die Frage der Umleitungen nicht einfach verschoben werden kann und nach § 14 ohne jede Anhörung der Bevölkerung zwischen den Trägern der Straßenbaulast ausgehandelt werden kann. - Danke schön.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Ohlenroth, für diesen Antrag zum Umleitungskonzept. - Ich sammle noch einmal eben. Herr Schlagowski!

Schlagowski (Einwender):

Ich bedanke mich vorweg ganz herzlich für die Einladung zu diesem Termin, obwohl der Hauptteil meiner Einwendungen sich gegen den Planungsabschnitt 2 wendet. Allerdings ist der Punkt 1, denke ich einmal, auch in diesem Verfahren schon angesprochen. Deswegen möchte ich dazu kurz Stellung nehmen.

Meine Einwendung zu diesem Bereich bezieht sich auf die Festlegung der Trasse oder die Wahl der Variante betreffend den Abschnitt 1. Durch den Planfeststellungsbeschluss würde eine Trasse festgelegt werden, ohne dass das Ergebnis der für den Abschnitt 2 erforderlichen FFH-Verträglichkeitsprüfung vorliegt. Insbesondere in dem Bereich zwischen den Neubaukilometern 17 und 20 würde eine Trassenführung festgelegt, die zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Planung im Planungsabschnitt 2 fortgeführt wird, in bestimmter Weise schon vorher festgelegt ist, sodass es zu entsprechenden Änderungen kaum noch kommen kann. Das ist zumindest meine Befürchtung.

Ich bin mir auch nicht sicher, ob ich die Hinweise von Herrn Dr. Geiger als Vertreter des Vorhabenträgers am Montag zu den Klagemöglichkeiten zu einem späteren

Zeitpunkt des Verfahrens richtig verstanden habe, nämlich dann, wenn die einzelnen Planungsabschnitte abgearbeitet worden sind, noch einmal die Möglichkeit eingeräumt zu bekommen, gegen die Gesamtplanung Einwände zu erheben; denn wenn ich erst im Planungsabschnitt 2 zu Wort kommen würde, wäre der Planungsabschnitt 1 natürlich abgearbeitet.

Der Rat der Gemeinde Bienenbüttel hat sich 2006 mehrheitlich für die Umsetzung der Planung der A 39 ausgesprochen. Allerdings hat sich die Gemeinde seinerzeit gegen die östliche Variante, die damals noch unter der Bezeichnung 508/511 - östlich von Eddelstorf - zur Diskussion stand, und für die Kanaltrasse ausgesprochen. In den Einwendungen der Gemeinde Bienenbüttel, die vermutlich auch hier im Rahmen dieses Abschnitts vorliegen, lehnt man nach meiner Erinnerung nun allerdings diese Kanaltrassenführung ab und spricht sich für die östliche Variante aus. Ich selbst würde mich aus bestimmten Gründen, insbesondere aus naturschutzfachlichen Gründen, auch für die östliche Variante aussprechen. Ich kann zu diesem Zeitpunkt nicht ausschließen, dass die derzeit geplante Trasse im Planungsabschnitt 2 so nicht umsetzbar ist.

Von daher ist für mich die Frage an den Vorhabenträger: Welche Bedeutung hat dann noch die Festlegung eines Übergabepunktes, der natürlich Vorfestlegungen für die Fortführung der Trasse schafft, wenn sich zu einem späteren Zeitpunkt herausstellt, dass die Planung so gar nicht umsetzbar ist? Und, wie gesagt, noch einmal die Frage nach den Möglichkeiten, dann in dem zweiten Abschnitt noch gegen diese Punkte, die ich jetzt angesprochen habe, möglicherweise Einwände oder auch Klage zu erheben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schlagowski. Das waren jetzt zwei Punkte, die ich schon einmal dem Vorhabenträger zur Beantwortung übergebe. Also, jetzt noch einmal etwas zum Umleitungskonzept und gegebenenfalls zur Abstimmung mit der Stadt Lüneburg und anderen Gemeinden und dann noch einmal zu der Frage Variantenwahl, FFH-Gebiet, Vorfestlegung für den zweiten Abschnitt. Bitte schön!

Matz (Antragsteller):

Ich möchte kurz auf Herrn Ohlenroth zu sprechen kommen, was das Umleitungskonzept bzw. die Umleitungsstrecken angeht. Wir haben seit geraumer Zeit schon Abstimmungen mit dem Landkreis Lüneburg bzw. auch der Stadt Lüneburg. Da geht es darum, genau den Fall abzudecken: Was passiert, wenn wir in dem Gebiet tatsächlich eine Vollsperrung auf der A 39 haben?

Dazu vielleicht so weit ausgeholt: Es sind derzeit konkrete Überlegungen in Bearbeitung, wie wir weiträumig schon an den angrenzenden Autobahnnetzen Verkehrsbeeinflussungen durchführen können, dass wir also den nachfolgenden Verkehr erst einmal großräumig auslagern können. Wir versuchen, zwischendrin noch Wege zu

finden, dass wir da auch die einzelnen Verkehrsteilnehmer von der A 39 herunterbewegen können, sodass sie dann eben über die A 7 oder später die A 14 ausweichen können.

Im Bereich der Hansestadt Lüneburg - darauf bin ich ja kurz vorher schon bei der Begründung der Querschnittswahl eingegangen - haben wir die Besonderheit, dass wir einen relativ hohen Anteil Binnenverkehr haben. Also, Lüneburg Landkreis und alles, was sich so drumherum entwickelt, erzeugt ja auch eine gewisse Verkehrsmasse, die nicht zu vernachlässigen ist, sondern in der Bedeutung eher weit nach oben zu setzen ist. Daher sind wir mit der Stadt im Gespräch, wie wir diese Verkehrsmengen beeinflussen können bzw. was wir da machen können, um den Rest, der sich in Lüneburg entwickelt und nach außen oder hinein möchte, entsprechend zu lenken.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Ohlenroth hat noch eine Rückfrage.

Ohlenroth (Einwender):

Ich hatte einen Antrag gestellt. Also, das ist alles richtig und auch begrüßenswert, was Sie eben ausgeführt haben, Herr Matz. Ich meine aber, in diesem Falle gehört das mit in die Planfeststellung. Das heißt, nicht irgendwo nebenher und nicht irgendwann und irgendwie, sondern das müsste absolut klar sein. Dabei müsste die Bevölkerung beteiligt sein.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Ohlenroth, der Hinweis, denke ich, geht an die Planfeststellungsbehörde. - Jetzt will Herr Dr. Geiger noch einmal etwas dazu sagen.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ja. Sicherlich geht es letztlich an Sie, weil Sie das alles zu entscheiden haben; das ist klar. Aber natürlich würden wir auch gern dazu Stellung nehmen.

Herr Ohlenroth, Sie sagen ja zu Recht: in diesem Falle. - Das impliziert ja, dass eigentlich auch Sie davon ausgehen, dass solche Punkte wie Umleitungskonzepte auch nach Ihrer Meinung an sich nicht planfestgestellt werden sollten oder können.

Ich würde es rechtlich noch ein bisschen härter fassen wollen und müssen: Nach unserer Auffassung würde es durchgreifenden rechtlichen Bedenken begegnen, ein Umleitungskonzept, sozusagen mit einer Planskizze, wo das dann im Einzelnen verlaufen würde, planfestzustellen; denn der Gegenstand der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung nach § 17 Fernstraßengesetz bezieht sich auf den Bau und die bauliche Änderung von Fernstraßen. Das heißt, wir sprechen hier von einer Bauplanfeststellung. Bei solchen temporären betrieblichen Umständen - wie der Umleitung von Verkehren bei Unfällen oder sonstigen Szenarien - geschieht baulich nichts. Deswegen kann es nach unserer Überzeugung auch

nicht planfestgestellt werden. Das ist noch einmal in rechtlicher Hinsicht auch der Grund, weshalb das im eigentlichen engeren Sinne nicht in die Planfeststellung gehört. Das heißt aber nicht, dass ein Konzept nicht entwickelt sein muss, und natürlich muss in solchen Notfällen später in Abstimmung mit den dann zuständigen Behörden, mit der Polizei, die Umwegung dann funktionieren. Aber wir können und müssen in der Planfeststellung und im Planfeststellungsbeschluss nicht alles festlegen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger. - Für mich bleibt in jedem Fall die Tatsache übrig, dass es zu Umleitungen kommen kann, dass dies möglicherweise ein Konfliktpotenzial birgt, das durch diese Planung hervorgerufen wird. Ich werde also im Rahmen der Planfeststellung darüber zu entscheiden haben, ob diese Umleitungen, die befürchtet werden, entsprechendes Konfliktpotenzial haben. Ich werde mir das Konzept auch vorlegen lassen und dann prüfen, ob das Teil der Planfeststellung wird oder ob ich zumindest im Beschluss sagen kann, dass keine wesentlichen Konflikte infolge dieses Konzepts hervorgerufen werden. Insofern wird dann auch etwas dazu zu lesen sein. Es ist also nicht so, dass die Planfeststellung über die Frage der Umleitungen völlig hinweggeht. So viel kann ich schon einmal sagen.

(Beifall)

Ich gebe das Wort noch einmal zurück an den Vorhabenträger. Es geht jetzt um die Frage der Variantenwahl, die FFH-Betroffenheit im zweiten Abschnitt, etwaige Vorfestlegungen und auch die Frage, die Herr Dr. Geiger im Laufe des Termins schon einmal beantwortet hat, nämlich inwiefern für den Fall, dass sich der zweite Abschnitt als nicht realisierungsfähig herausstellt, denn auch noch einmal Klagen gegen den Gesamtabschnitt zulässig sind.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Vielleicht, Herr Dierken, beginne ich noch einmal, um so ein bisschen den rechtlichen Überblick zu geben, wie es mit diesem Komplex Abschnittsbildung, Zwangspunktbildung, Trassenvarianten, Rechtsschutzmöglichkeit gegen die Abschnittsbildung derjenigen, die zwar nicht in dem Abschnitt 1, sondern im Abschnitt 2 und weiter weg sitzen, bestellt ist und wie - vielleicht noch einmal kurz zusammengefasst - aus unserer Sicht die rechtlichen Vorgaben sind.

So ein Vorhaben wie die A 39 mit dieser Gesamtlänge kann nicht in einem Planungsverfahren, in einem Verwaltungsverfahren gemacht werden. Deswegen ist hier eine Abschnittsbildung erfolgt, und zwar nachdem in vorgelagerten Planungsstufen letztlich das Gesamtvorhaben in der Linie Raumordnungsverfahren, Linienbestimmungsverfahren großräumig von der Linienführung festgelegt worden ist. Im Planfeststellungsverfahren wurden die entsprechenden Abschnitte gebildet. Die Abschnittsbildung erfolgte hier immer in der Weise, dass die

einzelnen Abschnitte jeweils eine eigenständige Verkehrsfunktion haben. So ist es auch hier.

Herr Schlagowski, Sie haben dann gefragt: Wie ist es denn mit dem Abschnitt 1, wenn sich im späteren Abschnitt herausstellt, dass das Vorhaben vielleicht aus Gründen des Natura-2000-Naturschutzes so nicht realisierbar ist, vielleicht sogar ganz scheitert? - Dann würde es rein rechtlich so sein, dass es bei dem Abschnitt 1 verbliebe. Die Überlegung ist jetzt hypothetisch. Aber es bliebe letztlich beim Abschnitt 1. Der Abschnitt 1 hätte dann eben eine eingeschränkte Verkehrsfunktion durch die Anbindung im Norden, durch den Lückenschluss mit der vorhandenen A 39 und im Süden mit der Anbindung an die L 216. Das wäre dann letztlich die Konsequenz.

Ich glaube, wir haben hier heute insbesondere solche Betroffenen, die im Abschnitt 2 betroffen sein werden. Für die Betroffenen im Abschnitt 2 - das war ja auch noch einmal die Nachfrage; ich hatte es am Montag schon ausgeführt - ist es rechtlich so, dass sämtliche Betroffenen, die von der Planung im Abschnitt 2 abwägungsrelevant betroffen sein werden - also entweder Eigentum hergeben müssen oder lärmbeeinträchtigt sein werden oder in sonstiger Weise durch Immissionen und sonstige Auswirkungen rechtlich relevant betroffen sein werden -, neben einer Kritik und neben Einwendungen gegen den Abschnitt 2 selbst auch einwenden können, dass insgesamt die großräumige Trassenwahl unzutreffend sei. Das kann jeder in seinem eigenen Abschnitt geltend machen. Deswegen ist es sozusagen von Rechts wegen heute nicht notwendig, bereits jetzt Einwendungen gegen den Abschnitt 1 zu erheben, um dann später im eigenen Abschnitt die großräumige Trassenwahl rügen zu können. Das heißt, Sie können dann zum Beispiel rügen, es hätten südliche Varianten genommen werden müssen oder welche Varianten auch immer. Dieses Recht wird Ihnen nicht abgeschnitten. Da brauchen Sie keine Sorge zu haben, dass Sie, wenn Sie sich im Abschnitt 1 jetzt nicht positionieren, dann diesen Punkt nicht mehr ansprechen können.

Es gibt eine Ausnahme, die es praktisch gestattet, im Sinne eines vorgezogenen Rechtsschutzes oder eines rechtlichen Gehörs gegen den vorgelagerten Abschnitt Einwendungen zu erheben, also aus dem Abschnitt 2 heraus Einwendungen schon gegen den Abschnitt 1 zu erheben. - Vielleicht können wir das noch einmal an die Wand werfen, um zu sehen, wo die Abschnittsgrenze mit diesem Zwangspunkt der Anbindung an die B 216 ist.

(Folie)

- Noch ein bisschen großräumiger, damit man auch den Elbe-Seitenkanal sieht und erkennen kann, wie es dann auf der anderen Seite in den anderen Bereich hinein weitergeht.

(Folie)

- Ja, das ist der Plan; das ist gut so.

Es geht also um alle diejenigen Betroffenen, die im zweiten Abschnitt durch das Setzen des Punktes Anschlussstelle B 216 - das ist in der Tat letztlich der Übergabepunkt, der auch determiniert, wie es dann dort nach Süden weitergeht - betroffen sind. Da ist rechtlicher Stand der, dass alle, die in dem Abschnitt 2 unausweichlich, und zwar technisch unausweichlich, von dieser Zwangspunktsetzung der Anschlussstelle betroffen sein werden, bereits die Abschnittsbildung im Abschnitt 1 rügen können.

Unausweichlich durch diesen Zwangspunkt betroffen sind aber nur diejenigen, die technisch wirklich zwangsläufig im nachfolgenden Bereich hier getroffen werden - im Eigentum oder durch Schallbelastungen. Technisch zwangsläufig betroffen sind wirklich nur diejenigen, die auf der Grundlage der technischen Parameter nicht umfahren werden können. Das heißt, überall da, wo durch Feintrassierungen die Trasse im weiteren Verlauf noch technisch geändert werden kann - ob das sinnvoll erscheint oder nicht, spielt da keine Rolle - - Nur diejenigen, die wirklich zwangsläufig durch technische Vorgaben wie Mindeststrahlen oder topografische Gegebenheiten getroffen werden, können bereits gegen den Abschnitt 1, gegen die getroffene Abschnittsbildung rechtlich Einwendungen erheben.

Ich weiß jetzt nicht, wer von Ihnen hier wo sitzt. - Was haben wir hier für Mindeststrahlen, Herr Matz, also vom technischen Zwangspunkt her?

(Matz (Antragsteller): 800 m!)

- 800 m. Man wird also ungefähr sagen können: Alle, die mehr als 800 oder 1.000 m, vielleicht auch 1.500 m dort von diesem Übergabepunkt, der Anschlussstelle entfernt ihre Grundstücke haben, sind in diesem Sinne nicht zwangsweise von der dortigen Abschnittsbildung betroffen. Aber, wie zuvor gesagt, auch diejenigen können sich gegen die großräumige Trassenfestlegung in ihrem eigenen Abschnitt wehren. Das ist vielleicht noch einmal einfach der rechtliche Rahmen.

Hier muss also niemand sozusagen aus dem Abschnitt 2 Sorge haben, dass er sich dann in seinem Abschnitt nicht mehr gegen die großräumige Trassenentscheidung wenden kann. Das ist, glaube ich, ein wichtiger Punkt vom Rechtsschutz her.

Zum Thema der FFH-Verträglichkeitsprüfung. In der Tat ist der Abschnitt 2 planerisch noch nicht so weit wie der Abschnitt 1. Allerdings laufen natürlich auch dort schon die abschnittsbezogenen Detailuntersuchungen. Auch dort hat man schon Erkenntnisse über die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens im Abschnitt 2. Der Vorhabenträger hat im Vorfeld auch eine, bezogen auf das Gesamtvorhaben, Vorausschau angestellt, indem er untersucht hat, ob in den nachfolgenden Abschnitten - 2, 3, 4, 5, 6, 7 - dem Vorhaben auch unter dem Gesichtspunkt des Natura-2000-Naturschutzes unüberwindliche Planungshindernisse entgegenstehen. Die Untersuchung

ist zu dem Ergebnis gelangt, dass solche Hindernisse nicht vorliegen.

Es ist mit den Planunterlagen zum Abschnitt 1 im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren als Anlage zur Unterlage 1, also zum allgemeinen Erläuterungsbericht, insoweit auch eine Unterlage mit ausgelegt worden, aus der sich ergibt, dass im Abschnitt 2 und auch in den weiteren Abschnitten unter dem Gesichtspunkt Flora, Fauna, Habitat keine unüberwindlichen Hindernisse gegeben sind, sodass insoweit gegen den Abschnitt 1 auch rechtlich nichts zu erinnern ist.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger, für diese ausführlichen, aber auch hilfreichen rechtlichen Ausführungen, die Aufschluss darüber geben, wie sich auch im zweiten Abschnitt Betroffene gegen die Planung wehren können.

Mir liegen jetzt Wortmeldungen zunächst von Herrn Schlagowski, der ja die Fragen gestellt hatte, und dann von Frau Niemann vor. Ich werde dann noch abarbeiten, wer sich vor etwa zehn Minuten gemeldet hat, damit das nicht in Vergessenheit gerät. Das waren Frau Mehring und andere. Jetzt geht es erst einmal mit Herrn Schlagowski weiter.

Schlagowski (Einwender):

Herr Dr. Geiger, gerade in Bezug auf die letzten Ausführungen hätte ich noch eine Rückfrage: Mir ist bekannt, dass im Jahre 2012 im Rahmen dieses Planungsabschnitts eine Verträglichkeitsstudie in Bezug auf das FFH-Gebiet im Planungsabschnitt 1 vorgelegt wurde. Es hat in diesem Abschnitt im Jahre 2008 eine Brutvogelkartierung gegeben. Beides liegt meines Wissens für den Bereich des Planungsabschnitts 2 nicht vor. Trotzdem finde ich in der Anlage zum Erläuterungsbericht zu diesem Abschnitt 1 unter dem Punkt „Ausblick auf die Gesamtplanung“ bezüglich des Planungsabschnitts 2 genau diesen Hinweis, den Sie eben zitiert haben, nämlich im Hinblick auf das FFH-Gebiet seien unüberwindbare Widerstände nicht zu erwarten. - Erläutern Sie mir doch bitte noch einmal ganz kurz, aufgrund welcher Feststellungen Sie zu dieser Erkenntnis kommen, wenn entsprechende Untersuchungen in diesem Bereich noch gar nicht stattgefunden haben.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Herr Schlagowski, wenn Sie gestatten, übergebe ich die Beantwortung dieser Frage - da bin ich als Jurist überfordert - dem naturschutzfachlichen Sachverstand von Herrn Schlattmann.

Schlattmann (Antragsteller):

Danke. - Es ist natürlich so, dass es in dem Abschnitt, wie auch in allen Folgeabschnitten, schon Untersuchungen gibt. Das heißt, ganz konkret im zweiten Abschnitt haben die Kartierungen, die Sie jetzt für den ersten ansprachen, im Jahr 2009 stattgefunden. Insofern liegt natürlich eine Datengrundlage vor, auf deren Basis wir diese Aussagen, die wir in der Anlage 1 gemacht haben,

treffen können. Das heißt natürlich nicht, dass wir diese Unterlagen komplett zum Gegenstand der ausgelegten Unterlagen für den ersten Abschnitt machen. Aber die Belastbarkeit dieser Aussage sowohl in Bezug auf die Betroffenheit von Brutvögeln als auch in Bezug auf die Betroffenheit des Vierenbaches im Fall des zweiten Abschnittes - - Das ist ja das FFH-Gebiet, das nicht gequert wird, sondern wo der Vierenbach im Oberlauf auf der Ostseite des ESKs von der Trasse gequert wird und das eigentliche Gebiet, also die eigentliche Grenze des Gebietes, aber auf der Westseite des ESK endet. Die Betroffenheit kann da auf Basis der vorliegenden Unterlagen sehr wohl eingeschätzt werden. Es ist aber nicht die Pflicht des Vorhabenträgers, alle diesbezüglichen Unterlagen, die letztendlich Grundlage für seine Aussage sind, dass es keine unüberwindbaren Hindernisse geben wird, zu jedem Abschnitt vollständig vorzulegen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Schlattmann, vielen Dank für diese Erläuterung. - Herr Schlagowski, ist Ihnen damit erst einmal so weit gedient?

(Schlagowski (Einwender): Meine Einwände sind damit nicht ausgeräumt!)

- Gut. Es wird heute noch öfter vorkommen, dass Einwände damit nicht ausgeräumt sind. Aber ich denke, es ist zumindest die Position des Vorhabenträgers hinreichend erläutert. Es ist natürlich so, dass man die Vorteile einer Abschnittsbildung zunichte machte, wenn man schon alle Unterlagen aus Nachfolgeabschnitten vorlegen müsste. So ist es im Prinzip jedenfalls nicht gedacht. - Noch einmal eine kurze Nachfrage.

Schlagowski (Einwender):

Herr Schlattmann, ohne jetzt weiter ins Detail gehen zu wollen. Aber Sie haben das Stichwort „Brutvogelkartierung“ genannt. Es hat - das ist Ihnen auch bekannt - in der Tat für die Gesamtplanung eine entsprechende Brutvogelkartierung gegeben, meines Wissens in 2006, allerdings auf der Grundlage von ausgewählten Bereichen. Zu diesen ausgewählten Bereichen zählte gerade dieses FFH-Gebiet Vierenbach nicht. Deswegen wundert es mich, dass dann solche Aussagen getroffen werden.

Schlattmann (Antragsteller):

Das kann ich gerne klarstellen. Vor Bildung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte oder der einzelnen Planungsabschnitte gab es 2004 die Phase der Raumordnung, zu der auch die UVS erstellt worden ist. Das war ungefähr der Zeitraum von 2004 bis 2007, und im August 2007 hat die Landesplanungsbehörde hier in Lüneburg die Linie, die vom Vorhabenträger eingebracht worden ist, landesplanerisch festgestellt. In dem Zuge, also im Zeitraum 2004/2005 gab es in der Tat - so wie Sie richtig sagen - in ausgewählten Bereichen für den Gesamtverlauf aller denkbaren Trassenführungen, die im Rahmen der Raumordnung untersucht wurden, Kartierungen, unter anderem der Brutvögel. Da ist nicht flächendeckend ganz konkret in jedem Bereich nachgeschaut worden,

weil das einfach vom Volumen her, rein vom Flächenvolumen her, nicht zumutbar gewesen wäre.

Hingegen ist es so, dass für die Planfeststellung, die wir jetzt in allen Abschnitten vornehmen, im Jahr 2008 für den ersten Abschnitt bzw. im Jahr 2009 und 2010 für alle Folgeabschnitte, die Kartierung flächendeckend in einem Raum von 1.000 m beidseits der Vorzugstrasse, die sozusagen als Ergebnis aus der Raumordnung gewählt wurde, vorgenommen worden ist. Das heißt, es liegt für den Bereich des Vierenbaches ganz konkret dort, wo die Trasse quert, eine flächendeckende Brutvogelkartierung vor, die einen Raum von 1.000 m links und rechts oder beidseitig der Trasse abdeckt. Das, was Sie sagen, ist ein Bezug, der sich noch auf eine vorgelagerte Planungsphase bezieht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schlattmann, für diese Erläuterung. - Nur Rückfragen jetzt zu dieser speziellen Frage: Naturschutzbeeinträchtigung im zweiten Abschnitt. - Frau Niemann, dazu?

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Ich habe eine Frage zu den Ausführungen von Herrn Dr. Geiger, die ja zum Teil von Herrn Schlattmann ergänzt wurden.

Die Gegner der Autobahn haben seit Beginn der gesamten Planungen vorgetragen, dass es einen Bereich gibt - dieser befindet sich im Moment in Abschnitt 4, 5 -, der aus umweltfachlichen Gründen unüberwindbar ist. Dazu steht im Erläuterungsbericht ausschließlich - wir haben schon immer darauf hingewiesen, dass das eigentlich ein No-Go darstellt -, dass dieses Hindernis erkannt ist und es dazu bis heute keine Lösung gibt. Voller Freude habe ich eben gehört, dass es laut Herrn Dr. Geiger Untersuchungen gibt, wo nach einer möglichen Lösung geguckt wird. Sollte es dazu erweiterte Unterlagen geben, dann bemängeln Sie jetzt hier, dass die nicht ausgelegt worden sind. Denn in den Unterlagen - Erläuterungsbericht und Anhängen - habe ich dazu nichts gefunden. Wir haben das auch eingewandt. In der Synopse, die wir sowohl privat als auch als Dachverband bekommen haben, ist eine unzufriedenstellende Feststellung dazu getroffen worden, die mich in keiner Weise befriedigen kann und auch alle anderen in dem Thema nicht.

Ähnlich wie Montag möchte ich **beantragen**, dass das unmittelbar nachgeholt wird bzw. dass Sie als Anhörungsbehörde das heute rügen und nachgearbeitet wird; denn es gibt nach meiner Meinung und nach Meinung vieler Sachverständiger eben Punkte, die eine grundsätzliche Lösung für die A 39 nicht ermöglichen. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Frau Niemann. - Ich frage einmal ganz kurz ab: Ist Ihre Wortmeldung, die schon seit geraumer Zeit offen ist, auch zu diesem Thema? Denn ich würde ganz gern

dieses Naturschutzthema abhandeln, bevor ich zu einem neuen Thema komme.

(Zuruf)

- Gut. Dann mache ich das.

Dann Herr Niemann speziell zu diesem Punkt, bevor der Vorhabenträger noch einmal zu der Frage Stellung nimmt, ob er die Preisgabe der Untersuchungen für erforderlich hält, und ich mir dann dazu Gedanken mache.

Niemann (LBU):

Ich möchte das noch einmal unterstützen, was Frau Niemann eben gesagt hat. Wir vom LBU haben, auch in Bezug auf diesen ersten Abschnitt, etliche Punkte geltend gemacht, die zu einem Scheitern der gesamten Autobahn führen müssen. Wir haben das auch dezidiert dargelegt. Ich kann dem nicht zustimmen, was Herr Dr. Geiger sagt, salopp gesagt: Na, gucken wir einmal; wenn es dann scheitert, dann ist eben der erste Abschnitt nicht so richtig gewesen; aber dann ist das so.

Die Rechtsprechung sagt ganz klar, dass K.-o.-Argumente hinsichtlich der Autobahn insgesamt auch schon im ersten Abschnitt zu berücksichtigen sind. Insofern ist die Rückmeldung in der Synopse an den LBU, dass das alles hier nicht in den ersten Abschnitt gehören würde, absolut fehlerhaft und fahrlässig und auch nicht begründbar. Daher denke ich, dass das ganze Planfeststellungsverfahren auch unter diesem Aspekt hinfällig ist.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Niemann. - Ich denke, das ist jetzt noch einmal deutlich geworden. Nun hat der Vorhabenträger letztmalig Gelegenheit, diese Frage und auch diese Rechtsfrage noch einmal kurz zu beantworten. Damit, denke ich, ist dieses Thema auch erledigt. Wie gesagt, es stehen noch einige Wortmeldungen auf dem Schirm.

Schlattmann (Antragsteller):

Wenn es noch einmal um die Rechtsfrage geht, würde ich das an Herrn Dr. Geiger abgeben. Ich kann das natürlich erst einmal rein fachlich beantworten; denn ich weiß ja, um welche Bereiche es Ihnen vor allen Dingen geht. Frau Niemann sprach den vierten Abschnitt an. Aber ich würde es erst gern noch einmal von Herrn Dr. Geiger rechtlich beantworten lassen. Wenn dann noch Dinge offen sind, kann ich es fachlich noch einmal untersetzen. Das ist kein Problem. Es ist für mich nur die Frage, inwieweit und in welchen Details ich fachlich auf Dinge eingehen soll, von denen Sie, zugegeben, keine Kenntnis haben können, weil die Daten nicht mit ausgelegt worden sind, aber auch nicht mit ausgelegt werden mussten. Das wurde ja auch schon ausgeführt.

(Niemann (LBU): Wir wissen das auch ohne diese Daten!)

- Bitte?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Niemann, es gilt auch für Sie, dass Sie bitte nicht dazwischenreden. Wenn Sie aufzeigen, dann kriegen Sie auch das Mikro.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Herr Niemann, vielleicht auch Frau Niemann, wir hatten es eigentlich schon ausgeführt. Es ist halt immer so mit den unüberwindlichen Hindernissen: Der eine sieht es so, der andere sieht es so.

Sie haben diesbezüglich Einwendungen erhoben. Wir als Vorhabenträger haben Untersuchungen durchgeführt, und auf der Grundlage dieser auf das gesamte Vorhaben bezogenen Untersuchungen steht für uns fest, dass es aus Sicht des ersten Planungsabschnitts - von dem aus schaut man ja nach vorne - auf der Grundlage sämtlicher durchgeführter Untersuchungen in allen Planungsstufen - angefangen von der Raumordnung über die Linienbestimmung und jetzt auch der dritten Planungsstufe -, auch aus den Kenntnissen heraus, die in den nachfolgenden Abschnitten nach und nach anfallen, also als Inbegriff aller Untersuchungen in den nachfolgenden Abschnitten eben keine solchen, von Ihnen K.-o.-Kriterien genannten Hindernisse gibt.

Frau Niemann, was den Abschnitt 4, 5 anbelangt - das geht es um den Ortolan -, so gehen wir auch insoweit auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse davon aus, dass die Beeinträchtigung des Ortolans im rechtlich möglichen Rahmen abgearbeitet werden kann. Wenn in den nachfolgenden Abschnitten naturschutzfachliche Gutachten oder Unterlagen anfallen, dann werden diese Unterlagen auch verfahrensrechtlich ins Verfahren eingeführt werden, also insbesondere den anerkannten Naturschutzvereinigungen im jeweiligen Abschnitt dann selbstverständlich vorgelegt werden. Daran kann kein Zweifel sein. Nur, die FFH-Verträglichkeitsprüfung oder die artenschutzrechtliche Verträglichkeitsprüfung, den Ortolan betreffend, im Abschnitt 4 und 5 ist nicht Gegenstand der Planung des Abschnittes 1 und muss deswegen hier auch nicht eingeführt werden. Was geleistet worden ist - so viel musste getan werden, wurde auch getan -, sind die Vorausschau und der Ausblick. Insoweit - das hat Herr Schlattmann schon gesagt - ist noch einmal auf die Planunterlagen zu verweisen, nämlich dort Anlage 1 zu Unterlage 1.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke noch einmal, Herr Dr. Geiger. - An dieser Stelle auch noch einmal der Hinweis, dass wir uns auch damit zu befassen haben, ob dem Vorhaben unüberwindbare Hindernisse in weiteren Abschnitten entgegenstehen. Dazu hat die Rechtsprechung ganz bestimmte Kriterien aufgestellt, die natürlich unserer Prüfung unterliegen. Wenn der Vorhabenträger erwidert - diese Erwidern haben wir mit der Einladung versandt -, dass dieses und jenes hier nicht eingewandt werden darf, dann ist das natürlich nicht in Stein oder hier in Recht gemeißelt. Das müssen wir dann natürlich noch betrachten. Bei der Planfeststellung sehen wir, ob das, was der Vorhabenträger

uns vorgelegt hat, ausreicht, um hier rechtmäßig planfestzustellen. Das ist völlig klar. Dass es da noch zu der einen oder anderen näheren Ausführung kommen kann, denke ich, ist auch klar. Das heißt, was mit der Einladung an Stellungnahme verschickt worden ist, ist jetzt nicht letzter Stand der Dinge.

Jetzt mache ich weiter in der Erörterung. - Nun kommen Sie nach langem Warten dran. Bitte!

Ritter (Einwender):

Guten Tag! Mein Name ist Ritter. - Zunächst bitte ich - hier scheinen, im Gegensatz zu mir, eine Menge Profis zu sein - um eine kurze Information, die uns viel Zeit sparen kann. Ich habe nur den Brief von Herrn Soltau mit den Stellungnahmen zu meinen Einwänden bekommen. Wie gehe ich jetzt damit um? Darf ich an Sie jetzt eine Replik schreiben im Sinne von: „Ich habe das behauptet. Der Vorhabenträger behauptet, das ist nicht so. Ich behaupte jetzt wieder, das ist so.“? Denn dieses „Das ist nicht so“ ist stets und ständig mit ziemlich unqualifizierten Bemerkungen ausgeschmückt, die eigentlich mit dem Einwand gar nichts zu tun haben. Wie gehe ich damit um?

Verhandlungsleiter Dierken:

Welche Einwendung haben Sie denn speziell erhoben oder zu welchem Abschnitt und zu welchem Problem insbesondere?

Ritter (Einwender):

Es sind diverse Einwände, die ich erhoben habe, in der Regel zum Abschnitt 1. Einige betreffen den Abschnitt 2, in dem ich auch wohne. Es wird dann frank und frei behauptet: Das betrifft dich nicht; es wird dann im Abschnitt 2 beantwortet werden. - Ich bin da beispielsweise juristisch anderer Meinung als Dr. Geiger. Das darf man Ihnen gegenüber ja vielleicht noch einmal ausführen. Denn - wenn man das einmal als Beispiel betrachtet - dieses Kleeblatt im Bereich Bilmer Berg II ist für mich ein Planungstorso, der nicht in die Abschnittsbildung hinein darf. Angenommen, man hätte einen in meinen Augen korrekten Planungsabschnitt 1 ausgewählt, dann hätte der ungefähr in Höhe von Max Bahr enden müssen, nämlich dort, wo die 216 ist. Das ist nur eines von vielen Beispielen, die ich im Zweifel im Rahmen einer Replik an Sie gerne noch einmal schriftlich niederlegen möchte. Dann können wir uns viel Zeit sparen.

Oder nehmen Sie eine andere Geschichte: Dieses Kleeblatt ist aufgrund einer Variantenmatrix entstanden. Es sind dort in den Planungsunterlagen Äußerungen getätigt worden im Sinne von: nach einer Vorauswahl. - Für mich ist das ein drastischer Verstoß gegen das Informationsfreiheitsgesetz. Der Vorhabenträger ist in meinen Augen Erfüllungsgehilfe des Bundes. Mindestens der unterliegt dem Informationsfreiheitsgesetz. Dieser Verstoß ist zu rügen, und es ist in meinen Augen zu **beantragen**, dass sämtliche Unterlagen offengelegt werden.

Hinzu kommt, diese Variantenmatrizen sind pseudo-wissenschaftliche Lächerlichkeit. Begründung: Aus ca.

50, 60, 70 möglichen Fragestellungen pro Planungseinheit - es wird immer in vier Varianten oder vier Themenbereiche unterschieden - werden nach Gefühl und Welenschlag einige wenige ausgesucht. Das stört mich sehr, zumal die nicht gewichtet werden; quantitative werden nicht gegen qualitative gestellt. Das Ding ist in meinen Augen so, wie es veröffentlicht worden ist, eine reine Farce.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Ritter. - Ein kurzer Hinweis: Diese Erwiderung auf Ihre Einwendungen haben wir, also hat die Planfeststellungsbehörde mit der Einladung verschickt. Aber sie ist nicht von uns erstellt worden. Ich denke, das ist klar. Das habe ich auch schon mehrfach gesagt. Das ist die Erwiderung des Vorhabenträgers, der sozusagen in einem ersten Anlauf versucht hat, sein Vorhaben zu verteidigen. Das mag vielleicht in einigen Teilen geglückt sein, in anderen nicht. Deswegen sitzen wir auch heute hier. Sie haben praktisch genau das gemacht, wozu dieser Erörterungstermin auch da ist, nämlich Ihre Einwendung insoweit noch einmal wiederholt und gesagt, das, was der Vorhabenträger dazu gesagt hat, reicht Ihnen nicht aus, und das sei auch falsch. Deswegen bekommt an dieser Stelle der Vorhabenträger Gelegenheit, sein Vorhaben insoweit noch einmal zu verteidigen, noch einmal darauf einzugehen - allerdings in der gebotenen Kürze -, wie das mit dem Ende des ersten Abschnitts ist, wie grundsätzlich so eine Variantenwahl zustande kommt.

Abschließend wieder mein Hinweis: Ob die Varietenauswahl richtig ist, ob hier quantitativ und qualitativ gewichtet wurde, das ist eine Sache, die im Rahmen der Planfeststellung auch noch einmal stattfindet. Es heißt immer, der Vorhabenträger hat abwägungsfehlerhaft gehandelt. Also, die letzte Abwägung trifft dann die Planfeststellungsbehörde, und ob das alles so richtig ist, sagt am Ende möglicherweise das Gericht.

Wenn das erst einmal so weit reicht, würde ich dem Vorhabenträger Gelegenheit geben, noch einmal auf diese Punkte einzugehen. Das war das Ende des ersten Abschnitts. Das war auch das Informationsfreiheitsgesetz. Den Rest habe ich nicht mehr behalten.

(Zuruf von Ritter (Einwender))

- Die Variantenprüfung, genau. - Bitte schön, Herr Brodehl!

Brodehl (Antragsteller):

Darauf möchte ich gerne antworten. Herr Ritter, Sie sind zunächst einmal im ersten Abschnitt so nicht betroffen. Sie liegen nach meinem Wissensstand auch von der Trasse des zweiten Abschnitts relativ weit entfernt. Aber ich möchte gerne auf die von Ihnen vorgetragene Punkte eingehen.

(Folie)

Wir haben hier die Variantenmatrix geöffnet, die Sie angesprochen haben. Sie haben als Erstes den Punkt des Abschnittsangesprochen, der nach Ihrer Auffassung in Höhe von Max Bahr zu liegen kommen müsste. Ich möchte jetzt eigentlich nicht unbedingt wiederholen, was Herr Matz vorhin schon zu dem Schlingengewächs ausgeführt hat. Das war im Prinzip schon die Begründung. Wir haben hier viele Verkehrswege, die über Knotenpunkte verbunden werden müssen. Wir haben einen Verkehrsweg, der hinzukommt. Das macht die Sache nicht einfacher, sodass das bestehende Verknüpfungsverhältnis der Verkehrswege oder die Verknüpfungsform der Verkehrswege so nicht aufrechterhalten werden kann und ohne massive Eingriffe in die Bebauung in den Gewerbegebieten auch keine Anbindung der A 39 an die B 216, L 221 und B 4 möglich ist. Das haben wir auch in anderen Variantenmatrizen dargestellt; die sind auch ausgelegt worden. Das waren sehr viele Varianten. Ich meine, alleine für die B 216 waren es acht Stück, und für die B 4 waren es ähnlich viele. Da kann man uns jetzt, glaube ich, auch nicht vorwerfen, dass wir zu wenige Varianten untersucht haben.

Grundsätzlich gibt es natürlich eine unendliche Anzahl an Varianten, vielleicht nicht unbedingt für Knotenpunkte; da gibt es übliche Formen, die man einhalten sollte, damit der Verkehrsteilnehmer diese erkennt und auch sicher nutzen und befahren kann. Da sollte man jetzt nicht ganz ausgefallene Dinge wählen, die kein Mensch versteht, sodass es zu einem Unfallhäufungspunkt kommt.

Was die Linienvariante angeht, so gibt es da sicherlich ein paar mehr Möglichkeiten. Da kann uns aber meiner Meinung nach auch nicht auferlegt werden, wirklich jede irgendwie denkbare Variante zu untersuchen. Die muss auch schon begründet und fachlich vernünftig sein. Sie muss die Trassierungsparameter natürlich einhalten und sollte auch nicht unbedingt in der Abstufung von 10 oder 100 m im Radius immer weiter fortgeführt werden, sodass wir zu 100 Linienvarianten kommen.

Wir hatten uns hier für drei grundsätzliche Linienvarianten entschieden. Das ist zum einen die Nordvariante, die sich in der Linienführung der A 39 an die vorhandene B 216 anschmiegt. Wir haben die Linienbestimmungsvariante, die Ihnen allen bekannt ist und mehr oder weniger in einer geraden Richtung zum ESK verläuft, und wir haben die Südvariante - hier auf dem rechten Bild zu sehen -, die ein wenig nach Süden ausschwenkt und kurz vor dem Gemeindegebiet von Wendisch Evern den ESK kreuzt.

Ich mache das einmal zu Ende. Wir haben, wie Sie richtig gesagt haben, vier Hauptkriterien untersucht. Diese Hauptkriterien gliedern sich in diverse Unterpunkte, die auch alle in dieser Matrix aufgestellt sind. Wir haben eine Bewertung der Varianten zueinander durchgeführt und sind im Endeffekt auf eine Vorzugsvariante gekommen. Das ist in diesem Fall die Südvariante. Ich möchte dort jetzt nicht auf jeden einzelnen Punkt eingehen. Wenn

dann noch Bedarf ist, kann man darüber sicherlich noch sprechen.

Ich möchte aber noch einmal darauf hinweisen, warum wir diesen Variantenvergleich durchgeführt haben. Das liegt daran, dass wir Prüfaufträge für unsere Planung mitbekommen haben. Zum einen ist uns aus der landesplanerischen Feststellung aufgetragen worden, im Bereich Bilmer Berg die Planungen der Stadt Lüneburg in Bezug auf Gewerbe- und Industriegebiete zu berücksichtigen. Auch im Rahmen der Linienbestimmung haben wir einen Prüfauftrag bekommen, nämlich die Trassenführung kleinräumig zu optimieren und den Winkel zum ESK, den Kreuzungswinkel, zu verbessern. Von daher haben wir dort Prüfaufträge gehabt, und die haben wir in diesen Variantenmatrizen und in diesem Variantenvergleich abgearbeitet. Das einfach noch einmal zur Veranlassung dieses Vergleichs.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Brodehl. - Jetzt ist noch die Frage mit der Auslegung der Unterlagen offen; Stichwort: Informationsfreiheitsgesetz. Ich weiß nicht, ob Sie noch kurz etwas dazu sagen wollen.

Brodehl (Antragsteller):

Wir haben die Varianten, die wir hier untersucht haben, offengelegt. Wir haben die Varianten zu den Anschlussstellen offengelegt. Von daher weiß ich nicht genau, welche Varianten Herr Ritter meint, die wir nicht offengelegt haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich glaube, das bezog sich nicht allein auf die Varianten. Herr Ritter mag das noch einmal erläutern.

Ritter (Einwender):

Herr Brodehl, vielen Dank für Ihre Ausführungen. Sie beantworten Fragen, die ich nicht gestellt habe. Wenn ich die 216, dieses Kleeblatt dort moniere, dann meine ich nicht die Kanalüberquerung.

Ihre Hinweise, „die Varianten haben wir aufgestellt, und das ist alles qualifiziert gemacht“, glaube ich Ihnen. Das soll auch gar nicht kritisiert werden. Ich gehe davon aus, dass Sie sich irgendwelchen Standards unterwerfen. Sie sind eine Behörde, haben das zu tun und werden einen Teufel tun, davon abzuweichen. Das ist mir vollkommen klar.

Nichtsdestotrotz moniere ich Ihnen gegenüber als Anhörungsbehörde, dass das so, wie es gehandhabt wird, völlig unqualifiziert ist. Das ist Pseudowissenschaftlichkeit. Dort werden nach Gefühl und Wellenschlag einige Fragen ausgewählt, die man dann beantwortet, und witzigerweise kommt man dann zu dem Ziel, das man eigentlich haben wollte. Das ist primitivste Psychologie. Das ist das, was mich fürchterlich ärgert.

Aber ich bitte Sie zunächst einmal, damit wir hier nicht in endlose Diskussionen kommen, meine Frage zu beantworten: Darf ich zu dieser Stellungnahme der Pla-

nungsbehörde eine Replik schreiben, die dann in Ihr Protokoll und in Ihre Betrachtungsweise noch einmal eingeht?

Verhandlungsleiter Dierken:

Um hier Zeit zu sparen: Wenn Sie diesen Vorschlag machen, denke ich, ist das möglich. Sie können Ihre Einwendung, sofern sie Ihre grundsätzliche Betroffenheit erkennen lässt, entsprechend ergänzen, vertiefen.

Ritter (Einwender):

Moment! „Sofern sie Ihre grundsätzliche Betroffenheit erkennen lässt“ - das ist schon wieder die gleiche Einschränkung, und diese juristische Trickserei geht mir auf den Sender. Ich bitte um Nachsicht. Wenn Sie so anfangen hier, nach dem Motto: Und dieser Planungsabschnitt 2 betrifft dich gar nicht. - Scheinbar kennt er mich irgendwoher, der Herr Brodehl. Ich kann mich leider nicht erinnern. Sie machen einen sehr sympathischen Eindruck. Ja, ich wohne in Barendorf. Ja, es ist mir völlig egal, wie weit entfernt davon ich wohne. Ja, ich bin betroffen, weil ich Bürger dieses Landes und vor allen Dingen Steuerzahler bin.

(Beifall)

Wenn Sie sagen, kümmere dich um die Punkte des Planungsabschnitts 2, dann kann ich das zunächst aufgrund irgendwelcher Gedankengebäude akzeptieren; gar keine Frage. Nur leider ist dieser Planungsabschnitt 1 nach meiner Ansicht schon in einigen Punkten derartig fehlerhaft, dass er nicht auf den Weg gebracht werden darf, sodass Planungsabschnitt 2 gar nicht begonnen werden könnte.

Noch einmal: Dr. Geiger hat ausgeführt, dass dort ein sogenannter Zwangspunkt existiert. Er bewertet diesen Zwangspunkt juristisch anders als ich. Ich sage, dieser Zwangspunkt macht mich einwendungsfähig im Planungsabschnitt 1. Wenn Sie mich zwingen, gegen Planungsabschnitt 1 und gegen Planungsabschnitt 2 extra zu klagen, dann erschweren Sie einfach die Rechtsverfolgung. Das kann ich nicht akzeptieren. Insofern bin ich der Meinung, dass meine Einwendungsabwehr im Sinne von: „Das gilt alles nur für Planungsabschnitt 2“, nicht in Ordnung ist, aus mehrererlei Gründen. Aber das gilt es dann tatsächlich vor Gericht auszufechten.

Wenn Sie diese Thematik Variantenmatrix betrachten, dann ist es ja so, dass durch diese gewollte Verlegung mit diesem Kleeblatt dort und die Rücksichtnahme auf den Bilmer Berg II für Lüneburg überhaupt nicht auf Barendorf Rücksicht genommen wird. Barendorf kann nur in Richtung Westen wachsen. Wenn Sie dort dies Gebilde herstellen, dann haben wir keinerlei Chance mehr, uns mit einem erheblichen Wohnwert auszudehnen usw. usf. Das schreibe ich Ihnen gerne auf, bevor wir hier eine endlose Diskussion mit Für und Wider haben.

Am meisten aber moniere ich, dass meine Einwände teilweise abgewehrt werden im Sinne von: Das ist nicht so. - Ich behaupte: Das ist doch so. Das geht bis hin zu solchen Sachen wie Verkehrszählung - das ist auch noch

Punkt 2 -, bei dem in die Glaskugel geguckt wird und nur diese eine Sicht aus der Glaskugel richtig ist und alle anderen Sichten falsch sind. Bei der neuen einzubeziehenden Verkehrszählung 2010 zum Beispiel ist überhaupt nicht berücksichtigt, dass in diesem Rahmen Baustellen auf der A 7 waren, die Mautflüchtlinge auf der B 209, B 216 erheblich zur Entscheidung beitragen müssen usw. usf. Aber ich will das hier jetzt nicht weiter vertiefen.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Ritter. - Ich wollte Ihnen auch nur rechtlich helfen. Wenn Sie sagen: „ich möchte noch einmal eine Replik erstellen“, dann kann ich das berücksichtigen. Wenn Sie es vor Gericht ausfechten wollen, dann wird das Gericht Ihre Einwendungen so weit berücksichtigen, als sie schon mit dem ersten Einwendungsschreiben substantiiert waren. Das ist sozusagen nur der Hinweis. Das ist auch kein Geschwafel, sondern ich habe versucht, da eine Hilfestellung zu geben.

Wenn Sie damit einverstanden sind, dann können Sie diese Replik erstellen. Ich habe es so verstanden, dass Sie das Thema damit dann auch abhaken wollen. - Gut. Vielen Dank.

Dann gehe ich weiter in der Tagesordnung. Herr Niemann hat sich schon wiederholt gemeldet. Dann kommt Frau Mehring dran. - Bitte schön!

Niemann (LBU):

In aller Kürze. Alle Einwendungen, die wir als LBU bezüglich weiterer Abschnitte gemacht haben, betrachten wir als K.-o.-Argumente. Der Hinweis und die Antwort, dass das Teil der Betrachtung der weiteren Abschnitte sei, ist fehlerhaft; denn wir meinen, dass K.-o.-Argumente bereits in diesem ersten Abschnitt zu diskutieren sind. Wenn Herr Schlattmann dann in Bezug auf den Ortolan sagt, da haben wir Argumente oder Unterlagen, die Sie noch gar nicht kennen können, dann ist das Hohn und Spott. Denn diese Frage ist hier zu erörtern. Dann mal auf den Tisch mit Ihren Argumenten! Bisher haben Sie nämlich keine in Bezug auf den Ortolan. In der Arbeitsgruppe Ortolan, die Sie veranstaltet haben, war es un widersprochene Meinung aller Ortolan-Experten, dass diese Sachen nicht ausgleichbar sind. Jetzt sind Sie am Zug. Bisher ist der Sachstand: nicht ausgleichbar. - Wenn Sie wunderbare neue Erkenntnisse haben, dann bin ich sehr gespannt. Sie gehören in diesen Abschnitt.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke schön, Herr Niemann. - Jetzt Frau Mehring!

Mehring (Einwenderin):

Meine Frage geht noch einmal zurück zum Tagesordnungspunkt, zu den Varianten. In einem zweiten Teil geht es noch einmal um die Bankette.

Die Vermögensverwaltungsgesellschaft der Familie Mehring ist im Bereich der Anschlussstelle B 209 betroffen, und zwar auch mit Grunderwerb, den Sie tätigen wollen. Da ist meine erste Frage an Sie: Wenn es auch in diesem Bereich Bankette gibt, 1 m breit, die - sagen wir einmal - für einen Planungshorizont ab 2025 gedacht sind, ist das vereinbar mit dem Eigentumsschutz nach dem Grundgesetz? Das ist meine erste Frage. Ist da die Abwägung korrekt vorgenommen worden? Denn wir sind in diesem Bereich, im Bereich der alten Max-Bahr-Halle, erheblich betroffen. Da werden Stellplatzflächen entfernt, die notwendig sind, um die Halle überhaupt an den Markt bringen zu können - da ist doch der Eingriff relativ groß -, um wirklich einen potenziellen Mieter zu finden, der vielleicht auch auf Stellplätze angewiesen ist. Rechtfertigt das den Eingriff in Eigentum, wenn man sagt, erst ab 2025 könnte es sein, dass wir diese Flächen brauchen? Das ist meine erste Frage.

Die zweite bezieht sich noch einmal auf Varianten. Ich hatte in meiner Stellungnahme gesagt, dass ich darum bitte, noch einmal zu prüfen, inwieweit die Trasse weiter nach Süden verlegt werden kann. Da möchte ich von Ihnen gerne noch einmal erläutert haben - wirklich technisch erläutert haben -: Warum geht das nicht? Denn dort in dem Bereich sind durchaus freie Flächen vorhanden. Ich gebe zu, das sind Flächen, die unter Umständen vom Naturschutz her wertvoller sind, weil es da um die Ilmenau-Niederung geht. Aber das hätte ich gerne noch einmal von Ihnen erläutert.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Mehring. - Dann würde ich sagen, behandeln wir ganz kurz noch einmal den Komplex Ortolan, unüberwindbare Hindernisse. Dann kommen wir zu Frau Mehring, wobei ich an dieser Stelle darauf hinweisen wollte, dass wir den ausführlichen Antrag von Herrn Schneider schon gehört haben und dass in dem Zusammenhang die Gründe, die für so eine Querschnittsgestaltung sprechen, genannt worden sind. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass das alles so ist. Aber er wird trotzdem noch einmal darauf antworten.

Mehring (Einwender):

Ich möchte gern noch kurz etwas dazu sagen. Die Gründe für die Querschnittsgestaltung verstehe ich unter Umständen in den Bereichen, wo man sagt, da könnte es sein, dass 2025 wirklich erhebliche Mehrkosten auf die Planungsbehörde zukommen, sagen wir einmal, im Bereich des Tunnels. Das finde ich nachvollziehbar. Ich finde es nicht nachvollziehbar in Bereichen, in denen Sie - sagen wir einmal - vielleicht eine Rampe noch einmal ein Stück verschieben müssten. Das sind dann Kosten, die man in der Abwägung wirklich dem Eingriff in Eigentum gegenüberstellen müsste, und der ist in Deutschland ziemlich hoch angesiedelt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Mehring, für den Hinweis. - Es ist in der Tat ein interessanter Gedanke, ob man auch bezüg-

lich einzelner Bauwerke anders planen kann. - Gut. Wie gesagt, in der Reihenfolge jetzt: Ortolan und dann noch einmal die Querschnittsgestaltung, gerade in dem Bereich, in dem Frau Mehring betroffen ist.

Schlattmann (Antragsteller):

Den ersten Part mache ich: Ortolan. Ich versuche, es kurz zu halten, obwohl man über das Thema natürlich auch, wenn man möchte, tagelang sprechen kann. Ich möchte jetzt nicht auf die Frage eingehen, in welcher Weise wir gehalten gewesen sind, Daten oder Unterlagen mit in dieses Verfahren einzubringen oder nicht. Ich möchte nur rein auf den Sachverhalt des aktuellen Planungsstandes eingehen.

Wir haben da zum einen eine gebietsschutzrechtliche Fragestellung zu beantworten, weil wir ein Vogelschutzgebiet haben, das in zwei Teile geteilt ist. Eines liegt bei Bad Bodenteich, und eines liegt bei Himbergen. Die Betroffenheit des vierten und fünften Abschnitts bezieht sich auf das Gebiet bei Bad Bodenteich, weil das bei Himbergen so weit von der Trasse weg liegt, dass keine nachteiligen Auswirkungen zu befürchten sind. Auch die Kartierungen im dritten Abschnitt, der im Bereich Himbergen verläuft, haben ergeben, dass der Ortolan in dem Raum nicht vorkommt.

In Abschnitt 4 und auch in Abschnitt 5 ist es so, dass die Trasse im Osten am Gebiet entlangführt und es Befürchtungen gibt, dass es dazu kommen könnte, dass der Zuzug von Ortolanen aus Richtung Osten in das Gebiet, das dann westlich der Trasse verbleibt, durch den Verlauf der Trasse eingedämmt oder sogar unterbrochen wird, sodass nachteilige Auswirkungen auf das Gebiet die Folge sind. Das ist der eine Sachverhalt.

Der andere Sachverhalt ist ein rein artenschutzrechtlicher, den wir zu betrachten haben, nämlich inwieweit es zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen kommt, die wir dann hier zu behandeln haben.

In beiden Punkten ist es so, dass wir durch die bisherigen Untersuchungen, durch vielfältige Gespräche, an denen Sie ja auch zum Teil beteiligt waren, und auch durch Abstimmungen, die mit Fachleuten durchgeführt worden sind, zu dem Ergebnis kommen, dass wir in Bezug auf den Artenschutz durch vorgezogene Maßnahmen, durch die sogenannten CEF-Maßnahmen, den Eingriff werden verhindern können und dass wir in Bezug auf den Gebietschutz keine Befürchtungen haben müssen, dass dieser Bereich - - Es gibt einen Bereich von 100 m, der ungefähr durch die Trasse eingenommen wird, also 50 m, der letztendlich durch die Straße selbst und durch die Böschung usw. eingenommen wird. Dann gibt es noch einen Bereich von 200 m, der sich beidseitig der Trasse erstreckt und der durch die Lärmbeeinträchtigung dann für den Ortolan weniger geeignet wäre. Wir haben da so ein Band von - sagen wir einmal - 450 bis 500 m, in dem die Bedingungen für den Ortolan nach dem Bau der A 39 deutlich nachteiliger sind, als das heute der Fall ist. Wir sind der Auffassung, dass dieses Band, weil wir es ja mit einem Vogel zu tun haben, nicht

dazu beiträgt, dass der Austausch, den ich zu Beginn angesprochen habe, durch das Vorhaben eingedämmt wird.

Das sind Dinge, die wir vielfältigst mit Fachleuten besprochen haben, und das ist der Stand, auf dem wir im Augenblick die Aussage treffen - die ist ja auch in den Unterlagen dargestellt worden -, dass es eben kein nicht überwindbares Hindernis darstellen wird. Ich weiß nicht, ob es etwas bringt, wenn wir uns jetzt hier im Detail über diese Fragestellung unterhalten. Ich kann gerne weiter dazu ausführen. Aber mehr als zu sagen, dass wir aktuell der Meinung sind, dass wir durch Maßnahmen dort den Eingriff vermeiden können und werden, kann ich auch nicht tun.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schlattmann. - Eine kurze Rückfrage - ganz kurz, ein Satz!

Niemann (LBU):

Mit vielfältigen Gesprächen gebe ich mich jetzt nicht zufrieden. Ich habe auch vielfältige Gespräche geführt. Die vielfältigen Gespräche, bei denen ich im Arbeitskreis dabei war, hatten ein klares Ergebnis: nicht ausgleichbar. Worum Sie sich jetzt hier herummogeln, Herr Schlattmann - ich weiß auch nicht, warum -, ist, dass es nicht nur dieses Band gibt, sondern die Verinselung. Das ist der Kernpunkt. Auf den sind Sie überhaupt nicht eingegangen. Das ist aber der Kernpunkt.

Ich **beantrage** hiermit, dass wir Ihre vielfältigen Gespräche dokumentiert bekommen und dass wir Ihre bisherigen Untersuchungen, sofern sie nicht im Arbeitskreis Ortolan vorgelegen haben, jetzt auch bekommen, damit wir diese Frage sachgerecht behandeln können und nicht nur irgendetwas in Aussicht gestellt wird: Wir haben da noch etwas, oder irgendjemand hat gesagt. - Das reicht hier nicht.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Niemann. - Jetzt habe ich gesehen, dass das Mikro an Frau Padberg gegangen ist. Wollen Sie sich dazu äußern? Sonst sage ich kurz einen Satz dazu.

Also, die Planfeststellungsbehörde ist ja auch gehalten, diese unüberwindbaren Hindernisse abzu prüfen, und muss natürlich entsprechende Unterlagen haben, um substantiiert darlegen zu können, dass eine Ausnahmeprüfung nach dem Naturschutzgesetz - § 45 Abs. 7 ist das hier - überhaupt möglich ist. Dazu gehört natürlich auch, ob lokale Populationen stabil bleiben usw. Sie erhalten den **Arbeitsauftrag, mich mit Unterlagen zu versorgen, die eine solche Prüfung ermöglichen.**

Schlattmann (Antragsteller):

Ich möchte das ergänzen. Wir werden keine Ausnahmeprüfung für den Ortolan beantragen. Denn es ist nicht nötig. Wir sind der Auffassung, dass wir die Eingriffe, die

dort stattfinden, durch vorgezogene Maßnahmen kompensieren müssen und insofern eine artenschutzrechtliche Ausnahme nicht nötig sein wird.

(Zuruf von Niemann (Gemeinde Altenmedingen))

- Bitte?

(Niemann (Gemeinde Altenmedingen):
Entschuldigung!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Sehr schön!

(Heiterkeit)

Aber Sie kriegen jetzt das Mikrofon - als Geschenk.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Kann ich das jetzt als Erklärung verstehen, dass - ich sage einmal pauschal - die Gegner dieses Projektes zum Abschnitt 1 dazu entsprechend weiter vortragen können, im Zweifel dann auch in Leipzig, weil nämlich genau die Unterlagen, die dazu ausgelegt waren, sagen, dass es hingehend wahrscheinlich ist, dass eine Kompensation oder ein Durchgehen durch das Gebiet möglich ist? Im Anhang zum Erläuterungsbericht steht allerdings, es gibt keine Lösung zum Problem Ortolan. Bis zum Zeitpunkt der Auslegung; ich beziehe mich auf das, was der Bürger einsehen kann, wozu der Bürger und die Naturschutzverbände sich äußern können. Wenn hier jetzt von weiteren Unterlagen die Rede ist, dann haben Sie zu prüfen, inwieweit die vielleicht vorher hätten ausgelegt werden müssen. Wir haben eben andere Fachgutachten dazu. Das widerspricht sich alles. Ich möchte jetzt wissen: Können wir dazu im Abschnitt 1 klagen, weil es aus unserer Sicht ja ein K.-o.-Kriterium ist, oder haben wir dann wieder die Problematik, dass wir abgewiesen werden und uns erst im Abschnitt 4 darauf beziehen können? Das zu erfahren, wäre für uns jetzt immens wichtig. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Frau Niemann. - Wer möchte kurz antworten?

Schlattmann (Antragsteller):

Zu den ausgelegten Unterlagen. Sie werden ja wissen, dass die Unterlagen im März 2012 von uns erstellt worden sind und dass wir in der Zeit - also in den rund 20 Monaten, die seit der Erstellung dieser Unterlagen, die jetzt auch ausgelegt worden sind, vergangen sind - in den Abschnitten, die den Ortolan betreffen, weitergeplant haben und auch weitere Gespräche geführt und unter anderem weitere Kartierungen vorgenommen haben. Das führt natürlich dazu, dass ich heute eine Aussage treffen kann, die zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich war. Es ist letztendlich auch dem Fortschreiten der Planung in den einzelnen Abschnitten geschuldet, dass sich das so verhält. Ich wüsste auch nicht, was dagegen spricht; denn es kann ja nicht richtig sein, dass wir mit dem Auslegen von Unterlagen, nur um den Stand zu erhalten, die weiteren Planungen in den Abschnitten so lange stoppen

müssen, bis die Fragestellungen im Rahmen eines solchen Termins wie heute abgehandelt werden. Das ist aus meiner Sicht nicht zu fordern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Jetzt letztmalig zu diesem Punkt, Frau Niemann!

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Grundsätzlich hätte ich das erst beim Arbeitsthema Naturschutz gebracht. Aber es läuft ja heute alles auf diese Diskussion hinausläuft. Um es mit den Worten von Herrn Nebelsieck zu sagen: Es ist ja so, dass Sie als Anhörungsbehörde zu prüfen haben, inwieweit sich die Träger öffentlicher Belange, Naturschutzverbände usw. zum Zeitpunkt der Auslegung auf die Sachen einlassen konnten und ihre Argumente darlegen konnten, was wir heute erörtern. Ich erwarte nicht, dass Sie nicht weiterplanen in Abschnitt 4, 5 und 6 und wie auch immer, das nicht.

Aber es geht um ein grundsätzliches Thema, das wir von Anbeginn an - ich weiß von der ersten Arbeitskreisitzung 2009 irgendwo hier in Lüneburg - vorgebracht haben und das ausdrücklich auch Thema des Erläuterungsberichtes ist. Da steht ausdrücklich drin: Es gibt derzeit keine Lösung. - Auf was sollen sich die Verfahrensteilnehmer auf der anderen Seite einstellen? Deswegen die Bitte an Sie, unsere Wünsche an der Stelle entsprechend zu würdigen, noch einmal in den beiden Unterlagen, Erläuterungsbericht und Anhang, nachzuschauen; da steht genau das drin.

Dann ist es aus meiner Sicht wiederum ein Verfahrensfehler und - - Jetzt fehlt mir der Fachbegriff. Das hatten wir am Montag öfter, dass Unterlagen nicht frühzeitig ausgelegt werden. Dann hätten meines Erachtens eben die Planfeststellungsunterlagen im Abschnitt 1 noch nicht im Sommer 2012 ausgelegt werden dürfen. Wenn die grundsätzliche Problematik Ortolan da noch nicht lösbar war und heute entsprechend nachgearbeitet wird, dann muss nachinformiert werden. Ich denke, dass wir da auf der rechtlich richtigen Seite sind. Deswegen erhebe ich das hier heute zum **Antrag**.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Niemann. Der Antrag ist aufgenommen. Wie gesagt, ich kann an dieser Stelle keine Entscheidung treffen. Ich kann nur zusichern, dass das geprüft wird und dass Unterlagen, soweit erforderlich und noch nicht vorhanden, angefordert werden und das gegebenenfalls auch, soweit erforderlich, dann den entsprechenden Verbänden zugänglich gemacht wird. Die Prüfung muss allerdings im Einzelnen noch stattfinden. Weiter kann ich jetzt keine Zusagen machen.

An dieser Stelle knüpfe ich an den zweiten Teil des Vortrags an. Da hat Frau Mehring sich noch einmal zu den Banketten und dazu geäußert, wie sich das jetzt genau in dem betroffenen Bereich unter Einbezugnahme

der Bauwerke darstellt. - Wer möchte dazu Stellung nehmen?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Wir schließen jetzt also den Punkt Ortolan ab?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ich wollte nur abschließend - ich denke, sonst drehen wir uns wirklich - noch einmal darauf hinweisen: In der Anlage 1 zur Unterlage 1 auf Seite 204 ergibt sich das, was zum Ortolan gesagt worden ist. Da ist mitnichten zu lesen, dass das Problem nicht lösbar sei. Auf der Seite 204 wird beschrieben, dass dort eine Betroffenheit gegeben ist und dass Alternativen in dem Bereich gleichermaßen zu Betroffenheiten führen. Das wollte ich nur klarstellen. Also, zu Beginn des Planvorhabens ist der Vorhabenträger nicht davon ausgegangen, die Probleme seien nicht lösbar.

Falls im weiteren Verlauf Unterlagen zum Thema Ortolan, zum Thema Vorausschau oder zu allen anderen Themen, die besprochen werden, anfallen sollten und solche Unterlagen dann, im weiteren Verfahrensverlauf anfallend, verfahrensrelevant sein sollten, was die Anhörungsbehörde zu entscheiden hat, dann werden solche Unterlagen in den entsprechenden Verfahrensschritten selbstverständlich eingespeist werden. Aber da reden wir letztlich im Moment von Zukunftsmusik und ins Blaue hinein. Wenn Unterlagen dort entstehen, muss geprüft werden, ob das dann verfahrensrelevant ist mit Blick auf das Planfeststellungsverfahren, mit Blick auf das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht und mit Blick auf das Vereinsbeteiligungsrecht nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Je nachdem, wird die Unterlage - davon gehe ich fest aus - verfahrensrechtlich von der Anhörungsbehörde behandelt werden.

Zu dem Punkt haben wir, denke ich, aus Sicht des Vorhabenträgers keinen weiteren Erörterungsbedarf und gehen jetzt über zu den tatsächlichen Betroffenheiten von Frau Mehring. Denn Sie gehören ja zu denen, die wirklich betroffen sind im Abschnitt 1, über den wir hier sprechen.

(Niemann (LBU): Ich möchte das rügen! - Zur Geschäftsordnung!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Niemann, warten Sie ganz kurz. Sie kriegen, wenn Sie augenblicklich etwas rügen wollen, auch noch das Mikrofon. - Bitte!

Niemann (LBU):

Ich möchte ausdrücklich rügen, dass unsere Einwände hier als nicht tatsächliche Betroffenheiten abqualifiziert werden von einem Rechtsanwalt, der von der Sache null Ahnung hat. Da kenne ich mich wirklich besser aus. Ich verbitte mir das. Das ist das Erste.

Das Zweite ist: Es gibt diese Unterlagen. Da kann man nicht drumherum reden. Wozu hat man denn diesen Arbeitskreis Ortolan gemacht, wenn das alles nichts nützlich gewesen sein soll, was dort besprochen worden ist? Allein die Protokolle sprechen eine ganz eindeutige Sprache. Daran wird man sich nicht vorbeimogeln können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Niemann, wie gesagt, noch einmal abschließend dazu, dass dieser Themenkomplex „unüberwindbare Hindernisse“ auch von mir überprüft wird. - Herr Möller!

Möller (Antragsteller):

Vielleicht erst einmal etwas Grundsätzliches, Herr Niemann. Ich möchte Sie doch bitten - und denke auch, dass das die Anhörungsbehörde in dem weiteren Verfahren hier berücksichtigen wird -, keine Beleidigungen auszusprechen. Denn - ohne Herrn Dr. Geiger in Schutz nehmen zu wollen; das muss ich auch gar nicht; er kann sich selbst verteidigen - als Vorhabenträger und als Leiter des Geschäftsbereichs hoffe ich doch, dass es weiterhin fachlich und auf jeden Fall auch sachlich hier zur Sache geht.

(Zuruf Niemann (LBU))

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Mehring musste schon lange warten. - Bitte, Sie haben jetzt noch einmal das Wort und können dazu Stellung nehmen. Bitte sehr!

Matz (Antragsteller):

Es gibt nun ein paar Ausführungen zu dem Problem ehemalige Max-Bahr-Halle.

(Folie)

Das ist hier oben dieser Bereich, der sich im Anschlussbereich der B 209 befindet.

Der Vorhabenträger ist mit der Familie Mehring zu dieser Problematik in Kontakt getreten. Wir haben draußen vor Ort schon diverse Punkte besprochen. Ich gehe jetzt einmal darauf ein, was die Verschiebemöglichkeit in Richtung Süden angeht. Darüber hatten wir vor Ort bereits gesprochen.

Wir haben im Bereich der Planung natürlich mehrere Zwangspunkte. Der größte Zwangspunkt, der sich in diesem Zusammenhang aufdrängt, ist mit Sicherheit das Bestandsbauwerk im Bereich der Anschlussstelle B 209. Mit der Planung, so wie wir sie jetzt vorgesehen haben, ist es uns möglich, dieses Bestandsbauwerk zu erhalten und somit auch kostensparend zu planen.

Wenn wir eine Trasse jetzt dahingehend verschieben würden, könnten wir dieses Bauwerk nicht erhalten. Das ist aber nicht der einzige Grund, der dagegen spricht, eine Verschiebung Richtung Norden durchzuführen. Gleichzeitig kommen wir bei einer Verschiebung relativ schnell ins FFH-Gebiet der Ilmenau bzw. in die angrenzenden Überschwemmungsgebiete.

Als dritter Punkt an dieser Stelle wäre noch einmal die Ilmenau-Brücke zu nennen, die sich weiter im Norden anschließt. Auch das ist ein Zwangspunkt, wo wir dann - je nachdem, wohin wir verschieben - in FFH-Schutzgebiete eintreten würden.

Wir haben halt eine Autobahnmaßnahme, die es nicht ermöglicht, wie beispielsweise auf Feldwegen oder sonst was, einfach einen Schlenker darum herum zu machen, sondern wir müssen gewisse Parameter einhalten, um die Funktion der Autobahn als solches gewährleisten zu können. Das heißt, entsprechende Regelwerke sind als Mindestwerte anzunehmen bzw. einzuhalten.

In Ihrem Bereich haben wir die Situation dahingehend erkannt, dass wir, gerade weil Ihr Bestandsgebäude eine sehr ungünstige Lage hat - es geht ja mit einem Winkel, spitzwinkelig hier in diesen Bereich hinein -, in diesem Bereich - das ist hier rot dargestellt - eine Winkelstützwand vorgesehen haben, um im Verhältnis möglichst wenig von Ihrem Grundstück in Anspruch nehmen zu müssen.

Wir waren auch draußen und haben uns über Ihre Stellplatzsituation unterhalten, weil Sie die ja angesprochen haben, was zukünftige eventuelle Vermietungsmöglichkeiten angeht. Wir haben festgestellt, dass es in diesem Teilbereich - jetzt müssten Sie mich korrigieren - around about zehn bis elf Parkplätze, glaube ich, gibt. Ich bin mir jetzt nicht ganz sicher. Aber so um den Dreh war es auf jeden Fall. Da sind wir eigentlich so verblieben, dass Sie nachweisen bzw. wir in Kenntnis gesetzt werden, wenn Sie neue Vermieter bzw. neue potenzielle Vermieter haben, und entsprechende Stellplatznachweise erbringen. Sollten diese Stellplatznachweise auf den hier angrenzenden Flächen nicht mehr möglich sein, wollten wir uns darüber unterhalten, ob wir zusätzliche Stellflächen in irgendeiner Weise herstellen bzw. beschaffen müssen.

Bis heute liegt dahingehend noch kein konkreter Antrag vor, sodass wir also noch keine differenzierte Darstellung von Stellplatznotwendigkeiten haben. Von daher ist zu diesem Punkt zum heutigen Zeitpunkt noch nichts Detailliertes ausgeplant.

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Mehring, wollen Sie noch kurz zurückfragen?

Mehring (Einwenderin):

Ja. - Es ist in der Tat so, es gibt bisher keinen potenziellen Mieter. Es gibt immer mal wieder Interessenten, aber es kommt nicht konkret zum Vertrag, während ein Teil der Halle ja vermietet ist. Der westliche Teil ist inzwischen vermietet.

Ich möchte trotzdem gern noch einmal auf die Verschiebung der Trasse nach Süden eingehen. Sie sagten, da ist das Überschwemmungsgebiet. Wenn ich mir die Karte angucke: Ist die blaue Linie das Überschwemmungsgebiet?

Matz (Antragsteller):

Ja.

Mehring (Einwenderin):

Dann ist da ja noch Platz. Dann ist man auch noch nicht im FFH-Gebiet, oder? Wo ist das FFH-Gebiet? Ist das die reine Ilmenau?

Matz (Antragsteller):

Die FFH-Linie, also die Grenze, ist genau hier.

Mehring (Einwenderin):

Ja. Da ist man auch nicht im FFH-Gebiet. Da muss man höchstens eine FFH-Vorprüfung machen.

Matz (Antragsteller):

Nein. Es ist vollkommen in Ordnung, was Sie sagen, hinsichtlich Platz und Platzmöglichkeiten.

Mehring (Einwenderin):

Ja.

Matz (Antragsteller):

Da noch einmal einen Schritt zurück zu dem Punkt, den ich am Anfang angesprochen habe. Zum einen gibt es den Zwangspunkt hier mit dem Bauwerk, um es im Bestand zu erhalten. Zum anderen, wie gesagt, kann man hier jetzt keine Beule einplanen. Wenn ich diesen Punkt hier irgendwie schützen möchte und da nach Süden runtergehe, dann kann ich hier nicht einfach so eine Beule hineinplanen. Das funktioniert nicht.

Mehring (Einwenderin):

Wir reden hier ja nicht über eine Beule, Herr Matz. Sie sehen ja auch, wie eng das gerade an dieser Halle ist. Das haben Sie selber gerade angesprochen.

Matz (Antragsteller):

Richtig.

Mehring (Einwenderin):

Wir reden eigentlich nur über ein paar Meter. Ich weiß gar nicht, über wie viel, vielleicht über zwei. Macht das tatsächlich so viel aus? Ich bitte, einfach noch einmal zu prüfen, ob da eine Anschlussmöglichkeit mit bestehenbleibenden Auffahrten, vielleicht geringfügig verändert, möglich ist. Ich stelle einfach noch einmal der **Antrag**, technisch genau zu prüfen, ob die Trassenführung ohne Eingriff in das Eigentum an der Stelle möglich ist. Denn wir reden hier nicht über eine Verschiebung um 50 m; darüber reden wir nicht.

Matz (Antragsteller):

Das ist richtig. Wir haben Ihnen in dem Zusammenhang aber auch alles zugesprochen, was hinsichtlich der damit ausgelösten Problematik Stellplatz - -

Mehring (Einwenderin):

Herr Matz, ich finde das auch toll, Sie waren bei uns, und wir haben auch inzwischen sehr gute Gespräche geführt. Uns fehlt noch von Ihnen der Nachweis: Ist es nach wie vor möglich, dass hinten ein Lkw wenden kann, wenn diese Flächeninanspruchnahme kommt? Das haben wir von Ihnen bis heute nicht bekommen.

Matz (Antragsteller):

Ich habe Ihnen erläutert, woran das liegt. Es gibt einen Bauantrag für diesen Hallenkomplex, der genau ausweist, wo Fahrzeuge fahren dürfen und wo nicht. Ich habe Ihnen im Einzelgespräch vor Ort auch erläutert, dass genau die Fahrbeziehung, die sich hier hinten erstreckt, im Bauantrag nicht vorgesehen ist, sondern die Beschickung, Belieferung mit Großfahrzeugen, Lkws etc. pp. eben ausschließlich über diesen Bereich erfolgen muss. Gleichzeitig haben wir aber auch festgestellt, dass die Platzverhältnisse vor Ort deutlich ausreichen werden, um doch irgendwo Anlieferverkehr zu gewährleisten.

Mehring (Einwenderin):

Aber nachgewiesen ist es nicht.

Matz (Antragsteller):

Wir müssen es nicht nachweisen, weil es an der Stelle nicht erforderlich ist.

Mehring (Einwenderin):

Okay. Warum nicht?

Matz (Antragsteller):

Das habe ich Ihnen gerade gesagt. Der geltende Bauantrag sieht für die Nutzung dort auf der Fläche etwas anderes vor.

Mehring (Einwenderin):

Inzwischen gibt es einen genehmigten Bauantrag für den westlichen Teil der Halle, weil der inzwischen vermietet ist. Der östliche Teil ist nicht vermietet, sodass uns eine Möglichkeit gegeben bleiben muss, diesen östlichen Teil weiterhin zu vermieten, auch wenn es dazu im Moment keinen konkreten Bauantrag gibt. Sie stellen es für mich im Moment im Grunde so dar, dass es für uns notwendig wird, einen Bauantrag für den östlichen Teil der Halle zu stellen, damit wir hier irgendeinen Rechtsanspruch haben, um da eine Lkw-Wendemöglichkeit zu erhalten. Sehe ich das richtig?

Matz (Antragsteller):

Nein, die Halle ist ursprünglich anders geplant und genehmigt worden, mit einer anderen Nutzung. Sie verändern - -

Mehring (Einwenderin):

Sie brauchen im Grunde von mir eine Genehmigung. Wahrscheinlich würden Sie einer solchen Genehmigung auch noch widersprechen, weil Sie ja im Baugenehmigungsverfahren beteiligt würden.

Ich möchte einfach noch einmal zu bedenken geben, da die Möglichkeiten für die Halle nicht zu stark einzuschränken. Es ist an der Stelle bereits heute schon sehr beengt. Das ist auch der Hintergrund für diese eigentumsrechtliche Geschichte, zu sagen: Ist es wirklich gerechtfertigt, an der Stelle in Eigentum einzugreifen, wo es ohnehin schon so eng ist - vor dem Hintergrund, dass es sich um eine Prognose für 2025 handelt, die vielleicht überschritten werden könnte? Ich glaube, es ist nicht gerechtfertigt.

Aber ich bitte, das vielleicht noch einmal zu prüfen und wirklich auch zu prüfen, ob man mit diesem Bankett nicht differenzierter umgehen kann. Dass man sagt, es muss an der Stelle Vorsorge getroffen werden, wo ansonsten die Baukosten explodieren würden, das kann ich nachvollziehen. Aber an der Stelle, wo die Baukosten nicht explodieren würden, könnte man im Moment noch auf dieses Bankett verzichten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Matz, sichern Sie eine Prüfung zu, dass Sie sich dieses Punktes noch einmal annehmen, und lassen Sie mir das zukommen?

Matz (Antragsteller):

Wir lassen das dann über die Planfeststellungsbehörde zukommen, da sie ja einbezogen wird. Die Unterlagen werden entsprechend erstellt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Okay, vielen Dank. - Ist das ausreichend?

Mehring (Einwenderin):

Noch einmal - ich habe ja keine Ahnung von Planfeststellungsverfahren -: Wie ist das Verfahren jetzt eigentlich weiter? Das ist jetzt hier der Erörterungstermin. Die Auslegung hat stattgefunden. Wird es da noch einmal eine neue Auslegung geben? Wie geht das Verfahren eigentlich weiter?

Verhandlungsleiter Dierken:

Es ist an vielen Stellen schon gefordert worden, dass noch einmal neu ausgelegt wird. Das hängt davon ab, ob eine Planänderung erfolgt, die auch mit zusätzlichen Beeinträchtigungen für Dritte verbunden ist. Das kann ich erst nach Abschluss dieses Termins überhaupt absehen. Zu diesem Termin gehören auch noch Folgetermine im nächsten Jahr. Erst dann wird die Erörterung abgeschlossen sein, und dann werde ich sichten, wie der Änderungsbedarf ist, welche Unterlagen noch zu erstellen sind. Erst dann kann ich im Prinzip sagen, wie das weitere Verfahren ist. Wenn Entscheidungsreife bestehen sollte - wie gesagt, das ist keine Festlegung hier -, dann kann der Beschluss gefasst werden. Das dauert natürlich auch eine Zeitlang. Ansonsten wird es Unterlagen geben, wenn eine Änderung erforderlich ist und zusätzliche Beeinträchtigungen vorliegen, die dann noch einmal ausgelegt werden. So weit zum weiteren Verfahren.

Ich sehe, Herr Willcox meldet sich schon geraume Zeit. Herr Willcox ist hereingekommen, während wir in der Ortolan-Diskussion waren.

(Mehring (Einwenderin): Meine zweite Frage ist überhaupt nicht beantwortet!)

- Die zweite Frage noch. - Gut. Ich will niemandem das Wort abschneiden.

Mehring (Einwenderin):

Zum dritten Mal: Meine Frage hinsichtlich des Eigentums ist nicht beantwortet. Ist dieser Eingriff ins Eigentum gerechtfertigt vor dem Hintergrund, dass es sich um eine eventuelle Überschreitung der Prognose für 2025 handelt?

Verhandlungsleiter Dierken:

Das ist ja ein Problem grundsätzlicher Art, das auch Bestandteil des Antrags war, den Herr Schneider gestellt hat. Grundsätzlich erachtet der Vorhabenträger diese Planung als so vernünftig und wichtig, dass sie geeignet sei, auch Eigentum zu überwinden. Sonst gäbe es diese Planung nicht. Aber vielleicht mag Herr Dr. Geiger - oder wer auch immer - noch einmal ganz kurz zu der Frage Stellung nehmen, ob denn hier - auch in Anbetracht der individuellen Lösungsmöglichkeiten - die Planung geeignet ist, Eigentum zu überwinden.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Die Argumente, die für die Inanspruchnahme, für diese Ermöglichung einer späteren Erweiterung auf die Sechsstreifigkeit von uns angeführt werden, haben wir schon ausgetauscht. Dies einmal zugrunde gelegt - ich meine, wenn Sie da anderer Meinung sind, gehen Sie von einem anderen Tatbestand aus -, ist dann auch die Rechtfertigung dafür, dass dann insoweit die Inanspruchnahme der Flächen für das Vorhaben im Rechtssinne erforderlich ist und damit auch eine Inanspruchnahme des Eigentums nach dem Fernstraßengesetz gerechtfertigt ist.

Mehring (Einwenderin):

Was sagen Sie zu meinem Vorschlag der differenzierten Betrachtung, der Verhältnismäßigkeit in Bezug auf Baukosten, also dass man sagt, in Abwägung zum Eigentum?

Verhandlungsleiter Dierken:

Wenn ich an dieser Stelle einhaken darf: Das ist eine Sache, mit der sich auch die Planfeststellung ausführlich zu beschäftigen haben wird. Sie sind bestimmt ohne Weiteres in der Lage, noch einmal eine differenzierte Betrachtung anzustellen, ob diese Bankett- oder Querschnittsverbreiterung im Verlauf der gesamten Trasse erforderlich ist oder ob an einzelnen Stellen davon abgewichen werden kann, und können entsprechende Verhältnismäßigkeitsüberlegungen anstellen. Ist das möglich?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Wir haben das noch einmal kurz miteinander - so auf dem kurzen Draht - besprochen. Es müssten auf jeden Fall die Rampe und die Stützwand umgebaut oder verändert werden. Das wären erhebliche Kosten. Wenn man bedenkt, dass eine Flächensparung, wenn man das jetzt zurücksetzen würde, von etwa 100 m² dagegenzurechnen wäre, meinen wir, dass das, auch wenn man speziell nur diesen Bereich betrachtet, unverhältnismäßige Sprungkosten bedeuten würde angesichts der - ich sage es jetzt einmal so; bitte nicht falsch verstehen - relativ geringfügigen Inanspruchnahme des ohnehin dort vorzunehmenden Grundstückseingriffes, wenn man das so betrachtet und in Relation setzt. Wie viel das in Euro kosten würde, das müsste man noch einmal ausrechnen. Aber bereits die Abschätzung ergibt, dass der Umbau der Rampe und der Stützwand erhebliche Mehrkosten verursachen würde.

Verhandlungsleiter Dierken:

Sind Sie in der Lage, mir das in Bezug auf diesen Fall noch einmal kurz darzulegen, damit ich das prüfen kann?

Brodehl (Antragsteller):

Ja, das können wir machen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Okay. Vielen Dank, Herr Brodehl. - Jetzt habe ich auf meiner Liste - ich wollte eigentlich gleich Mittagspause machen - noch zwei Wortmeldungen stehen. Ich habe eben gesehen, dass im Verlaufe der Ortolan-Diskussion Herr Willcox hereingekommen ist. Ich will Ihnen, weil ich weiß, dass Sie vom BUND kommen, ganz kurz Gelegenheit geben, Ihre Frage zu stellen, wobei ich dieses Thema aber insgesamt als abgeschlossen betrachte. Wenn hier vorne Einverständnis besteht, dann kommen Sie sofort dran. Ich denke, dann können wir auch bald in die Pause gehen. Herr Willcox!

Willcox (BUND):

Vielen Dank. - Nur zwei Punkte, einmal zum Thema Ortolan. Ich weiß, es war abgehakt. Nur zur Bestätigung der Hinweis, dass das ganze Vorhaben unter dem Vorbehalt steht, dass diese Ortolan-Problematik erst ausgeräumt wird bzw. werden muss. Dieser Hinweis findet sich in den Unterlagen tatsächlich. Die Seitenzahl habe ich jetzt nicht im Kopf. Aber den Hinweis, dass das ein Problem ist, das bisher ungelöst ist, gibt es. So viel dazu.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dem gehen wir nach.

Willcox (BUND):

Gut. - Ich wollte zu dieser Sache noch anmerken, dass wir es durchaus unterstützen, dass über die Frage der zusätzlichen Breite für den sechsspurigen Ausbau nachzudenken ist. Andererseits ist in unseren Augen durchaus auch zu überlegen, warum überhaupt in die Breite gegangen werden muss. Wir haben im Bereich der freien

Strecke Richtung Maschen RQ 27. Das reicht offensichtlich bisher aus. Warum muss jetzt überhaupt im Grundausbau sozusagen auf RQ 31 gegangen werden? Es muss in meinen Augen deutlich klargelegt werden, warum man überhaupt verbreitern muss; denn wenn man darauf verzichten könnte, würde einiges an Inanspruchnahme von Privatgrund und auch von Natur und Landschaft entfallen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Willcox, vielen Dank. Ich darf kurz darauf hinweisen, dass zu diesem Thema schon ein Antrag gestellt wurde, der ganz explizit alle Argumente, die gegen eine solche Verbreiterung sprechen, nennt, und dass wir uns ohnehin damit zu beschäftigen haben. - Vielen Dank, Herr Willcox.

Jetzt noch kurz drei Wortmeldungen. Dann denke ich, dass wir das Thema Abschnittsbildung, Varianten usw. im Wesentlichen abgeschlossen haben, sodass wir dann zum nächsten Punkt übergehen können.

Reinhard Meyer (Einwender):

Es kam hier schon das Thema Kosten beim Planvorhabenträger mehrfach auf. Dazu hatte ich auch mehrere Einwendungen gemacht. Daher noch einmal ganz dezidiert die Frage: Wer erstellt die Baukosten, macht eine Baukostenanalyse?

Dann die zweite Frage: Sind die Planungskosten, die Gutachterkosten und die anteiligen Verwaltungskosten dabei enthalten? Sind die Grunderwerbskosten dabei enthalten? Sind die Flurbereinigungskosten dabei enthalten? Ist der aktive und passive Schallschutz dabei enthalten? Gibt es noch weitere Nebenkosten, die dem Autobahnbau zugeschlagen werden müssen? Sind die dort alle enthalten?

Ich stelle den **Antrag**, dass diese Kosten dezidiert aufgegliedert werden und in die Öffentlichkeit gestellt werden, damit wir unseren Politikern, unserer Volksvertretung das genau nahelegen können, ob sie dann anschließend mit diesen Kosten umgehen können, diese Kosten genau kalkulieren können, diese Kosten genau abwägen können, ob sie dann wirklich nach einem Planfeststellungsverfahren diese Autobahn bauen wollen. Ich möchte eigentlich verhindern, dass die, dass wir alle in die gleiche Bredouille kommen wie in Berlin, in Hamburg oder in Stuttgart.

(Beifall)

Das möchte ich im Vorfeld verhindern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Meyer. - Dann darf jetzt der Vorhabenträger noch einmal ganz kurz etwas dazu sagen.

Möller (Antragsteller):

Also, grundsätzlich: Die Kosten sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Aber zur Information: In den vom Baulasträger des Bundes genehmigten Kosten sind der Bau und die Grunderwerbskosten enthalten. Alle

weiteren Kosten, was die Planungskosten und die Verwaltungskosten angeht, sind dabei nicht berücksichtigt.

Reinhard Meyer (Einwender):

Bei einzelnen Abwägungen hier, gerade im Sinne von Schallschutz, haben Sie sich aber auf Kosten bezogen. Wenn die Kosten aber nicht Grundlage des Verfahrens sind, warum werden sie denn dabei erwähnt? Warum spielt Geld dann beim Schutz beim Menschen oder beim Variantenvergleich eine Rolle? Warum?

Möller (Antragsteller):

Weil wir natürlich gegenüber dem Baulasträger des Bundes rechtfertigen müssen, wie wir zu manchen Variantenentscheidungen kommen. Darum spielen natürlich auch bei dieser Variantenentscheidung die Kosten eine Rolle, um einfach auch durch den Baulasträger dem Bund zu ermöglichen, haushaltsmäßig über diese Maßnahmen zu entscheiden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Es gab noch in der ersten Reihe Wortmeldungen. Bitte!

Tipp (Einwender):

Ich hatte schon zu Anfang die Frage danach gestellt, was die Bankettverbreiterung kosten würde. Sie wussten gestern in dem Interview, was Sie einsparen würden. Sie sprachen, glaube ich, von 20 bis 30 Millionen. Demnach müssten Sie ja auch wissen, wie viel Kosten Sie haben, was diese Bankettverbreiterung angeht, für einen Zeitraum nach der Prognose, nach dem Prognoseende 2025.

Dann möchte ich noch einmal auf meine Einwendung und die Abschnittsbildung eingehen. Sie haben meine Einwendung abgetan oder beantwortet mit dem Satz: Findet in einem weiteren Abschnitt die Beurteilung statt. - Sie schaffen aber einen Zwangspunkt. Indem Sie sich für diesen ersten Abschnitt entschieden haben, entlassen Sie am Ende dieses Abschnitts 33.800 Fahrzeuge - so habe ich mir notiert - auf die 216 bzw. auf die B 4. Bauen Sie den zweiten Abschnitt, der ja laut Herrn Dr. Geiger funktionstüchtig sein soll, würde dieser Verkehr dann auf der L 232 und L 253 enden. Ich habe mir notiert: 8.000 Lkw. Das würde bedeuten, 330 Lkw pro Stunde. Ich sage Ihnen, das Kurgebiet von Bad Bevensen und die Ortslage Altenmedingen können diesen Verkehr nicht aufnehmen. Also sehe ich hier im zweiten Abschnitt schon eine Betroffenheit aufgrund der Festlegung des ersten Abschnitts.

Einmal hätte ich gerne eine Antwort auf die Frage nach den Kosten und zweitens auf die Frage: Habe ich im Grunde genommen einen Anspruch auf Geltendmachung meiner Einwendung zum ersten Abschnitt, obwohl ich eigentlich erst, daraus resultierend, im zweiten Abschnitt betroffen bin?

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Tipp, für diese Fragen. Damit ist gleich ein Problem aufgeworfen, auf das wir im Laufe dieses Tages

auch noch eingehen wollten oder auf das ich eingehen wollte.

Wenn Sie im vorhandenen Straßennetz wohnen und infolge dieses Autobahnverkehrs, der dann ins Nachfolgenetz einfließt, betroffen sind, dann ist das ein abwägungsrelevanter Belang, den Sie geltend machen können. Grundsätzlich kommt es natürlich darauf an, ob es da einen Zusammenhang gibt oder nicht und wie hoch am Ende die Beeinträchtigung ist. Das würde ich alles unter dem Punkt 4, Immissionen, behandeln. Grundsätzlich sind Sie damit auch richtig aufgehoben.

Ich bitte, einmal kurz die Frage, die zu den Kosten aufgeworfen wurde, zu beantworten.

Möller (Antragsteller):

Sie beziehen sich ja auf ein Interview von gestern, das vom NDR geführt worden ist. Natürlich werden in solchen Fernsehausschnitten immer nur Details und verkürzte Dinge weitergegeben. Dort wurde aufgrund der Sechsstreifigkeit die Frage gestellt, ob man zu diesem Zeitpunkt beziffern könnte, was es uns denn kosten würde, diese Vorsorge jetzt zu treffen. Daraus rührten diese 1,3 Millionen €. Aufgrund der Frage, was es denn kosten würde, wenn man diese Vorsorge zum heutigen Zeitpunkt nicht berücksichtigen würde, wurde dann von mir die Zahl von ca. 20 Millionen € genannt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Möller. - Jetzt habe ich auf meinem Zettel stehen, dass die Mittagspause ansteht. Ich gehe davon aus, dass wir diesen Punkt - -

(Sost (Einwender): Moment!)

- Oh, ich habe Sie übersehen! Das passiert gelegentlich. Entschuldigung.

Sost (Einwender):

Mein Name ist Matthias Sost. Ich habe als Privateinwender eingewendet. Ich vertrete aber auch die Jagdgenossenschaft Hohnstorf und die Bürgerinitiative Hohnstorf 2011.

Es wurde von mir ein Einwand vorgebracht bezüglich der Parallellage des Elbe-Seitenkanals im Gebiet zwischen Wulfstorf und Hohnstorf im Abschnitt 2, zusätzlich noch verschlossen durch eine geplante PWC-Anlage. Auch dieser Einwand ist zurückgewiesen worden, weil er den Abschnitt 2 betrifft.

Wir haben aber am Montag gelernt, dass das derzeitige Ende des Abschnittes 1 Varianten, also die Nord- und linienbestimmte Variante, offensichtlich ausschließt und dann auf die Südvariante zurückgegriffen werden muss. Ich sehe hierbei Probleme beim Anschluss an den Abschnitt 1, wenn der Einwendungsgrund, den wir vorgebracht haben, zum Tragen kommt. Wenn dort die Trasse verlegt werden müsste, dann müsste aufgrund der Ortslagen von Wulfstorf und Vastorf und dazwischenliegender Biotope meines Erachtens die Trasse noch weiter östlich

liegen. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass man dann aufgrund der Radien Schwierigkeiten bekommt, hier anzuschließen.

Der Einwand ist offensichtlich noch nicht behandelt oder untersucht worden, wie wir heute Morgen gehört haben. Ich würde gerne **beantragen**, dass auf diesen Einwendungsgrund noch einmal geschaut wird, dass es dahingehend untersucht wird, welche Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, wenn dieser Einwand zum Tragen kommt. Hilfsweise möchte ich gleich beantragen, dass der Plan nicht festgestellt wird, bis diese Unterlagen vorliegen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Sost. - Wer möchte sich dazu erklären?

Padberg (Antragsteller):

Zur Abschnittsbildung haben wir vorhin schon ausgeführt, dass eine Abschnittsbildung bei einem Gesamtprojekt von rund 110 km aus unserer Sicht zulässig und auch erforderlich ist, um die ganzen Punkte abzuarbeiten, die sich dort stellen. Herr Brodehl hat vorhin zu dem Variantenvergleich im Bereich des Abschnittsendes ausgeführt; er hat auch am Montag dazu schon ausgeführt.

Wir haben uns hier auf die Südvariante als Vorzugsvariante festgelegt. Die Südvariante ermöglicht natürlich noch weitere Führungen im Bereich östlich des Elbe-Seitenkanals. Aber letztendlich wird aus unserer Sicht diese Südvariante so sein, wie wir es in den Unterlagen begründet dargelegt haben.

(Sost (Einwender): Ich nehme das so zur Kenntnis, erhalte aber meinen Antrag aufrecht!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich wiederhole das einmal, dass das hier zur Kenntnis genommen wird. Der Antrag bleibt bestehen. Er ist ohnehin protokolliert. Das unterliegt auch der Prüfung.

Ein kurzer Hinweis zum weiteren Ablauf: Es ist jetzt 12.50 Uhr. Ich habe vorgesehen, eine Mittagspause zu machen und wir uns spätestens um 13.30 Uhr hier wieder treffen. Dann geht es weiter mit dem Punkt „Eigentum, Flächeninanspruchnahme“ und dann mit dem Punkt „Immissionen“. - Habe ich Sie auch übersehen?

(Schneider (Einwender): Wollen Sie den Punkt 2 jetzt abschließen?)

- Den wollte ich - ich war noch nicht ganz fertig - bis auf die restlichen Meldungen jetzt abschließen, damit wir in die Mittagspause gehen können.

(Schneider (Einwender): Wenn ich es danach noch vorbringen kann, ist mir das recht!)

- Gut. Dann machen wir jetzt noch die drei Wortmeldungen. Ich habe dann noch Herrn Constien und seinen Nachbarn auf der Liste, und dann ist Mittagspause.

Schneider (Einwender):

Nur ganz kurz, ohne dass ich das Thema noch einmal aufmachen will, zu dieser Querschnittswahl der Trasse. Alles, was sowohl von Herrn Dr. Geiger als auch von Herrn Matz vorgetragen worden ist, heißt unter dem Strich: Vorratsplanung. Sie bestreiten das zwar im gleichen Atemzug, aber es ist letztlich nichts anderes. Das wollte ich dazu nur anmerken.

Es geht mir jetzt um die Prognosezahlen, die eine ganz wesentliche Grundlage der Planung sind und zu denen ich eingewendet habe, dass sie unzutreffend sind, weil sie auf den Zahlen von 2000 bis 2005 basieren, von denen Sie selber sagen, dass die mittlerweile überholt sind und dass die neueren Zahlen jetzt sukzessive eingearbeitet werden sollen, wobei mir vollkommen unklar ist, wie das abläuft, was das für Konsequenzen hat und wie wir im weiteren Verfahren mit den dann neuen und uns bislang, von Ihrer Seite aus jedenfalls, noch nicht bekannten Ergebnissen befasst sind.

Sie haben auf meine Einwendung hin unter anderem Folgendes geschrieben:

„Es ist richtig, dass die Verkehrsbelastungen auf der B 4 in den letzten Jahren rückläufig sind. Es ist allerdings nicht statthaft, die kurzfristige Entwicklung inklusive wirtschaftlicher Schwankungen linear bis 2025 fortzuschreiben.“

Ich finde diese Erwiderung gewissermaßen ulkig; denn die Einzigen, die etwas linear fortschreiben, sind Sie. Kein Mensch hat in seinen Einwendungen die Entwicklung der Jahre 2005 bis 2010 linear bis 2025 fortgeschrieben; dann bräuchten wir hier überhaupt nicht mehr zu sitzen. Sie sind diejenigen, die auf Basis von 2000 bis 2005 linear eine Entwicklung fortschreiben. Das zum einen.

Zweitens ändert diese Erwiderung auf den Einwand natürlich überhaupt nichts daran, dass Ihre Prognosezahlen falsch sind. Wenn die Entwicklung zwischen 2005 und 2010 rückläufig und nicht weiter ansteigend war, können Sie nie an dem Punkt der Prognose 2025, an dem Sie immer noch festhalten, ankommen - es sei denn, der Verkehr explodiert auf eine Art und Weise, wie die Menschen es noch nie gesehen haben. Es ist nicht realistisch, so etwas anzunehmen.

Deswegen wollte ich Sie doch noch einmal bitten zu prüfen, ob Sie nicht eine andere Möglichkeit sehen, mit diesem Einwand, dass Sie für dieses Projekt mit falschen Prognosen arbeiten, etwas seriöser umzugehen. - Danke.

(Beifall)

Kossmann (Antragsteller):

Darauf möchte ich gerne antworten. - Es ist so, dass diese Prognose 2025 auf der Basis des Jahres 2004

entstanden ist und dies als Bezugsjahr hat. Wir haben erlebt, dass wir in den Jahren 2008, 2009 und 2010 eine sehr große Wirtschaftskrise hatten, die dazu geführt hat, dass die Daten der SVZ 2010, vor allem im Schwerverkehr, regional sehr unterschiedlich auch, teilweise geringere Belastungen ausweisen. Wir hatten zusätzlich die Einführung der Maut ab 2005. Wir hatten zusätzlich noch das Durchfahrverbot auf einzelnen Strecken im Raum für den Schwerverkehr über 12 t. Aus all diesen Datengrundlagen hat sich eine Veränderung der Datenbasis des Verkehrsmodells 2010 gegenüber 2005 - 2000 gab es gar nicht - ergeben, dass es also teilweise, vor allem auf die B 4 bezogen, eine Reduzierung des Schwerverkehrs gab. Auf der B 216 zum Beispiel sind die Belastungen hochgegangen, weil der Verkehr ja irgendwo langfahren muss. Es ist also so auch anerkannt, vom BMV her anerkannt, dass diese Wirtschaftsprobleme 2008, 2009, 2010 zwar temporär zu einem Rückgang der Schwerverkehrsbelastung geführt haben, dass aber auch schon die letzten Jahre - 2011, 2012 - gezeigt haben, dass der Schwerverkehr weiterhin zunehmen wird. Er wird im Jahre 2025 vielleicht nicht das Maß erreichen, wie es einmal 2004, 2005 gedacht war. Diese Delle, wie man sie nennt, die Wirtschaftsdelle, wird praktisch mitgenommen in die Zukunft und wird dort vielleicht nicht zu ganz so hohen Zahlen führen. Aber es ist nicht davon auszugehen, dass der Verkehr, vor allem der Schwerverkehr, abnehmen wird und dass es da 2025 flächendeckend zu geringeren Belastungen kommen kann, wie es 2010 der Fall gewesen ist.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Kossmann, für diese Erläuterung. - Herr Constien hatte sich noch einmal gemeldet. Bitte!

Constien (Einwender):

Ich möchte erst einmal auf den Punkt von Herrn Richter eingehen. Er hat seine Betroffenheit geschildert, obwohl er im zweiten Abschnitt ist. Ich habe auch in meiner Einwendung geschrieben, warum ich betroffen bin. Was ich vergessen habe: zumindest als Steuerzahler bin ich natürlich auch betroffen und sehe, dass man mit dem Geld auch etwas Sinnvolleres anstellen kann. Das zu Herrn Richter.

Zu Herrn Willcox haben Sie, Herr Dierken, erwidert, dass wir das Thema Querschnitt mit diesem Antrag schon hatten. Aber Herr Willcox hat eigentlich gesagt, er möchte den Querschnitt auf den Querschnitt der Autobahn nördlich von Lüneburg bringen, nämlich nicht RQ 31, wie es jetzt geplant ist, sondern RQ 27. Das ist etwas anderes, als beantragt worden ist. Das möchte ich noch einmal klarstellen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Dann werde ich das jetzt noch korrigieren. Ich habe das so verstanden. Dann wird sich der Vorhabenträger nachher noch einmal dazu erklären, ob ein noch geringerer Querschnitt denkbar ist. Danke für den Hinweis, Herr Constien.

Constien (Einwender):

Da gestern nicht alle hier waren, die heute hier sind, möchte ich gern noch kurz einen Punkt wiederholen, den ich gestern genannt habe. Die ursprünglich geplante Länge der A 39 zwischen Lüneburg und Uelzen war 30 km. Ich habe festgestellt, dass wahrscheinlich die Planung um den Abschnitt 1 verlängert wurde und dass ich deswegen nicht sehe, dass das durch den Bundesverkehrswegeplan gedeckt ist. Also, die Länge von 105 km statt 80 km kann ich mir nur damit erklären, dass dieser Abschnitt 1 dazugekommen ist. Vielleicht war durch den Bundestag eigentlich gemeint, bis Lüneburg zu bauen und nicht durch Lüneburg hindurch.

Der im Bundesverkehrswegeplan enthaltene natur-schutzfachliche Planungsauftrag wurde meiner Meinung nach missverstanden; denn es wurde nicht der bedarfsgerechte Ausbau der B 4 geprüft, sondern ein Ausbau zur Autobahn oder ein autobahnähnlicher Ausbau. Jetzt hat die aktuelle Landesregierung eine Prüfung des bedarfsgerechten Ausbaus der B 4 in Auftrag gegeben. Das hätte meiner Meinung nach eigentlich in dieses Verfahren gehört. Einem Ergebnis dieser Prüfung darf hier durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht vorgegriffen werden.

Auch die Kosten sind mittlerweile zweieinhalbmal so hoch, wie ursprünglich im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Ich meine auch, dass die Bundestagsabgeordneten, die damals diesen Bundesverkehrswegeplan verabschiedet haben, sich das so nicht gedacht haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Constien. Wie Sie zu Recht sagen, haben Sie das hier schon vorgebracht. Das sind Ihre Einwendungen, die im Prinzip schon einmal erörtert worden sind. Dazu hat der Vorhabenträger auch schon einmal etwas dargelegt. Er muss jetzt nicht noch einmal auf diese Sachen antworten, weil Sie im Prinzip darauf schon eine Antwort erhalten haben.

Aber Ihren Nachbarn hätte ich jetzt gern noch gehört.

Leinhos (Einwender):

Mein Name ist Dieter Leinhos. Ich habe private Einwendungen gemacht und habe hier einmal eine Frage an den Vorhabenträger.

Ich habe unter Punkt 2 angemerkt, dass dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39, das ja 2003 ursprünglich einmal mit 3,4 anfang, 2008 bei 2,8 gelandet ist und 2012 bei 1,9. Wie kommen Sie eigentlich zu der Berechtigung, eine Autobahn mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,9 zu bauen? Ich erinnere mich an große Reden unseres Bundesverkehrsministeriums, dass Bundesautobahnen niemals unter einem Kosten-Nutzen-Faktor von 4 gebaut werden sollen. Wenn wir noch weitere vier Jahre warten, haben wir die A 39 auf einem Nutzen-Kosten-Faktor von 0,5. Was berechtigt Sie eigentlich jetzt noch, diese Planung einfach weiterzuführen?

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Leinhos. - Bitte, Frau Padberg!

Padberg (Antragsteller):

Es wurden unterschiedliche Nutzen-Kosten-Faktoren ermittelt zu den jeweiligen Zeitpunkten, wie Sie es eben geschildert haben. Nutzen-Kosten-Verhältnisse werden durch das Bundesministerium ermittelt. Grundlegend dafür ist die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes 2003. Grundsätzlich ist eine Maßnahme wirtschaftlich, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt. Mit 1,9 sind wir sicherlich noch im wirtschaftlichen Bereich, wobei es zweifelsohne so ist, dass die früheren Werte hier höher gewesen sind.

Die Aussage, die Sie zitieren, dass Autobahnen nur gebaut werden, wenn der NKV-Wert über 4 liegt, ist mir so nicht bekannt. Wir leiten unseren Planungsauftrag daraus ab, dass die Autobahn in den Vordringlichen Bedarf eingestellt ist. Darum haben wir als Land Niedersachsen den Auftrag, diese zu planen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Frau Padberg, für die Erläuterung. - Ihre Wortmeldung noch kurz, dann Herr Ohlenroth. Dann ist aber sozusagen der Vormittag erst einmal beendet.

Hüwing (Einwender):

Mein Name ist Jürgen Heinrich Hüwing. Ich komme aus Groß Hesebeck. Ich bin auch persönlich von der Autobahn betroffen. Wir haben die Punkte schon von Herrn Geiger bzw. von Herrn Schlagowski gehört. Es geht jetzt um andere Abschnitte. Bei mir ist es so, ich liege noch einen Abschnitt weiter zurück. Ich komme aus dem Abschnitt 3. Da sind die Planungen noch unausgereifter. Ich bewirtschafte dort zusammen mit meinen Eltern einen landwirtschaftlichen Betrieb. Wir werden durch die aktuelle Variantenführung ca. 60 bis 70 % der Fläche los. Das heißt, das ist extrem existenzgefährdend. Die Autobahn wird nach dem jetzigen Stand ca. 30 bis 40 m an unserer Hofstelle vorbeiführen, sodass es da auch erhebliche wirtschaftliche Erschwernisse gibt. Des Weiteren wird bei uns ein direkt am Hof liegendes FFH-Gebiet durchschnitten.

Zu dieser Stellungnahme kam von dem Vorhabenträger die Erwiderung, dass ich nicht in diesem Planungsabschnitt 1 liege und dass ich die Einwendungen zu einem späteren Zeitpunkt vorbringen solle. Der Punkt ist jetzt: Ich habe die Befürchtung, dass es dann, wenn ich nachher, wenn der Abschnitt 3 behandelt wird, meine Einwände vorbringe und Planungsabschnitt 1 und 2 schon abgeschlossen sind, heißt: Tut uns leid, bis da und da sind die Planungen schon. Wir haben jetzt nicht mehr viele Möglichkeiten, irgendwo etwas zu verändern.

Deswegen bitte ich Sie nochmals, dies jetzt auch schon ins Auge zu fassen und das mit in Ihre Planungen für die Abschnitte 1 und 2 mit aufzunehmen, dass man im Abschnitt 3 auch noch Möglichkeiten hat, da nachher irgendwie einzugreifen zu. - Das war es. Danke.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Heinrich Hüwing. So ist es richtig, ja? - Wie Sie richtig gesehen haben, sind das Einwendungen, die Sie im Abschnitt 3 auf jeden Fall erheben sollten, vielleicht im Abschnitt 2, wenn die Planung dann schon zwangsläufig auf Sie zukommt. Ich denke, dass der Vorhabenträger alles Nötige tun wird, um zu verhindern, dass es hier zu Existenzgefährdungen kommt. Ob sich das verhindern lässt oder nicht, das kann ich jetzt von diesem Standpunkt aus nicht sagen. Deswegen möge bitte der Vorhabenträger noch einmal ganz kurz etwas dazu sagen, auch zu seinen Möglichkeiten, die er jetzt schon sieht. Dann hören wir noch Herrn Ohlenroth.

Padberg (Antragsteller):

Herr Hüwing, wir sehen als Vorhabenträger ganz klar Ihre Betroffenheit und versuchen, auch dort Regelungen zu finden, soweit das möglich ist. Aber ich muss auch sagen: Sie liegen im Abschnitt 3. Wir sind im Abschnitt 3 in der Planfeststellung noch nicht so weit, dass wir das hier schon mit abhandeln könnten. Wir versuchen, etwas für Sie zu tun. Aber ich kann abschließend sicherlich keine Aussage dazu treffen, wie das konkret aussehen wird.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Padberg. - Ich denke, viel mehr kann man heute nicht dazu sagen.

(Niemann (Altenmedingen): Direkt dazu!)

- Frau Niemann, Sie müssen jetzt, glaube ich, nicht für Herrn Hüwing sprechen. - Herr Ohlenroth!

Ohlenroth (Einwender):

Es kam eben der Hinweis auf den RQ 27 auf der Strecke nach Hamburg. Der Unterschied zwischen dem RQ 27 und dem RQ 31 wären 4 m. Die beiden Bankette dazu erhöhen den Unterschied dann auf 6 m. Da stellt sich doch die Frage: Wie kann es angehen, dass auf der Strecke nach Hamburg weiterführend, die sicher höher belastet ist als jetzt die Umfahrung von Lüneburg, der RQ 27 ausreicht und wir nun im Bereich von Lüneburg 6 m mehr Breite haben? Da stellt sich für mich jetzt ganz spontan die Frage: Ist es überhaupt sinnvoll, jetzt diesen Abschnitt 1 vorzuziehen? Wäre es nicht viel sinnvoller, in die Abschnitte zu gehen, wo man vollkommen neu planen muss, und es zunächst dabei bewenden zu lassen, dass wir hier bereits eine funktionsfähige vierspurige Umgehung von Lüneburg haben?

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Ohlenroth. - Dazu letztmalig der Vorhabenträger.

Brodehl (Antragsteller):

Ich fange einmal an. Die vorhandene A 39 in Richtung Norden wird nicht so hoch belastet sein wie die Strecke durch Lüneburg. Die hat in der Prognose weniger Verkehre als der Bereich, den wir hier im Moment erörtern.

Der RQ 27 ist ein Querschnitt, den es nach den geltenden Richtlinien so nicht mehr gibt. Wir planen hier eine neue Autobahn, die nach den neuen Richtlinien zu entwerfen ist. Diese neue Richtlinie ist die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, die RAA. Sie sieht für eine Autobahn dieser Art einen kleinsten Regelquerschnitt von RQ 31 vor. Wir haben vorhin schon gehört, dass auch dieser RQ 31 aufgrund der vielen Anschlussstellen und Verflechtungsvorgänge schon an einigen Stellen modifiziert werden muss, um die Verkehre, die im Bereich Lüneburg zu erwarten sind, abwickeln zu können. Von daher sehen wir als Vorhabenträger nicht die Möglichkeit, hier noch eine Reduzierung des Querschnitts und damit eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit vorzusehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Brodehl. - Ich mache an dieser Stelle erst einmal eine Pause. Es ist jetzt 13.05 Uhr. Gegen 13.35 Uhr, denke ich, sehen wir uns hier wieder.

(Unterbrechung von 13.05 bis 13.40 Uhr)

Verhandlungsleiter Dierken:

Meine Damen und Herren, ich begrüße Sie jetzt zum nachmittäglichen Teil des Erörterungstermins.

Wenn ich die Tagesordnung ansehe, dann wären wir jetzt bei Punkt 3. Das betrifft den Teil „Eigentum, Flächeninanspruchnahme, Entschädigung, Wertminderung“ für die Bereiche der Trasse, die gestern nicht zur Sprache gekommen sind. Gestern war der Teil mit der Postleitzahl 21337 dran; das war weitestgehend der Bereich Moorfeld. Heute hat sich teilweise schon ergeben, dass wir über Eigentum, Flächeninanspruchnahme sprechen konnten. Das möchte ich jetzt fortführen.

Ganz kurz vorher noch: Frau Hüwing hatte sich vor der Pause noch gemeldet. Ihnen erteile ich jetzt noch einmal das Wort, damit Sie ganz kurz etwas zu Ihrer Situation sagen können. Bitte!

Hüwing (Einwenderin):

Mein Name ist Monika Hüwing. Ich komme aus Groß Hesebeck. Wir sind extrem betroffen.

Frau Padberg, Sie haben gesagt, Sie wollten etwas für uns tun. Dann wird es jetzt aber allmählich Zeit. Es werden Wildbrücken und Froschdurchgänge geplant. Das können wir alles nicht ganz nachvollziehen. Wir leben an einem kleinen FFH-Gebiet. Wir haben unsere Wiese für Landschaftsschutz hergegeben. Dieses FFH-Gebiet hat ungefähr ein 1 ha großes Schilfgebiet. Wir haben da Gabelweihe, Rohrweihe und und und. Da möchte ich noch einmal sagen: Herr Schlattmann, wie wird das denn eingeordnet? Kleines Gebiet mit vielen Tieren, großes Gebiet mit wenig Tieren oder nur Ortolan oder nur ein Lurch, oder nach welchen Kriterien gehen Sie da vor?

Frau Padberg, ich möchte erst einmal wissen, was Sie für uns tun wollen. Denn Sie können nicht von uns verlangen, dass wir uns einen Aussiedlerhof nehmen. Der Hof besteht seit 1500 und - - Da ist ein bisschen Herzblut drin.

Padberg (Antragsteller):

Frau Hüwing, ich hatte vorhin schon gesagt, wir sehen natürlich Ihre extreme Betroffenheit von dieser Trasse. Mit dem Satz: „Wir wollen gerne etwas für Sie tun“ wollte ich deutlich machen: Wir sind ja im Gespräch mit Ihnen. Herr Möller war bei Ihnen mit Kollegen aus unserem Geschäftsbereich. Wir sind also im Dialog. Ich kann Ihnen heute nicht konkret sagen, wo das hinführen wird. Ich wollte damit nur deutlich machen: Wir sind ja im Gespräch.

(Zuruf: Weshalb sind wir denn heute hier, wenn es heute nicht geschieht?)

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Padberg.

Hüwing (Einwenderin):

Ich kann ja nicht verlangen, dass Sie jetzt sofort sagen: Wir verlegen die Trasse. - Das kann ich auch nicht verlangen. Aber es waren so viele Leute da, und die wollten alle etwas für uns tun. Es rührt sich jedoch keiner. Deshalb wird man ein bisschen missmutig.

Padberg (Antragsteller):

Ich kann Sie, wie gesagt, verstehen, möchte an dieser Stelle aber auf die Gespräche mit Ihnen verweisen, die ja auch noch weitergeführt werden.

Eben kam aus der Richtung noch einmal die Frage: Warum sind wir dann hier? - Sie sind im dritten Abschnitt von dieser A 39 betroffen. Hier geht es konkret zunächst um den ersten Planfeststellungsabschnitt.

Hüwing (Einwenderin):

Ja, aber es hängt doch eigentlich alles zusammen. Eins, zwei, drei - also, die müssen sich ja irgendwo begegnen. Man kann jetzt wohl nicht sagen: Ist gut, wir verlegen das irgendwie. - Aber wissen Sie, Herr Hilmer (phon.) war da und hat sich über uns lustig gemacht, weil ich gesagt habe, wir sehen bis mittags die Sonne nicht mehr. Herr Möller kann das wohl bestätigen, dass 30 m hinter unserem Gartenzaun die Autobahn 8 m hoch ist. Dann kommt noch ein Wall oder ein Lärmschutz und vielleicht auch noch ein Fledermauszaun drauf. Ich finde es nicht schön, dass man uns so im Regen stehen lässt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, es ist gut, dass das hier noch einmal zur Sprache kommt. Wir sind in der Tat im ersten Abschnitt. Aber wir müssen eben auch betrachten, was in den weiteren Abschnitten auf uns zukommt. Wir werden das hier nicht im Einzelnen erörtern können. Ich denke, das steht fest. Der Vorhabenträger wird in persönlichen Gesprächen mit Ihnen, Frau Hüwing und Familie Hüwing, mehr ausrichten können, als ich das jetzt hier als Anhörungsbehörde vermag. Deswegen bitte ich um Verständnis, dass wir an dieser Stelle diesen Punkt dann auch abschließen.

Wir sind jetzt bei dem - -

(Schlattmann (Antragsteller): Herr Dierken!)

- Herr Schlattmann!

Schlattmann (Antragsteller):

Ich wollte nur noch einmal kurz auf Ihre Frage zurückkommen. Es geht letztendlich auch in dem Fall darum, dass wir hier das FFH-Gebiet, von dem Sie gesprochen haben, an einer Stelle kreuzen, von der wir der Meinung sind, dass es an der Stelle richtig ist und dass das eine Trassenführung ist, die wir so auch im dritten Abschnitt, um den es jetzt bei Ihnen geht, durchhalten können. Da treffen die ganzen Punkte, die wir heute Morgen schon erwähnt haben, in Bezug darauf, dass wir auch die Trassenführung in den weiteren Abschnitten darlegen und begründen müssen, natürlich auch für Sie zu. Aber der aktuelle Stand ist eben der, dass die Trassenführung so, wie Sie sie kennen oder wie sie Ihnen bekannt ist, dann auch im weiteren Verfahren bleiben wird. Das heißt also, es gibt momentan keine Absichten, diese Trassenführung, die wir schon vielfältig untersucht haben, zu ändern. Gleichwohl bleibt es Ihr gutes Recht zu sagen, dass an der Stelle ein Zwangspunkt ist, von dem Sie der Meinung sind, dass der so nicht sein darf.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schlattmann, noch einmal für diese Erläuterung zum Zwangspunkt. - Ich möchte jetzt tatsächlich diesen Teil der Erörterung, der sich mit Abschnitt und Rechtfertigung beschäftigt, abschließen.

(Hartig (Einwender): Ich möchte dazu noch etwas sagen!)

- Gut. Dann gebe ich noch einmal das Wort nach dort hinten.

Hartig (Einwender):

Hartig mein Name. Ich bin auch privater Einwender. - Herr Hüwing hat vorhin an Sie die Frage gestellt - da ging es um das Planrecht -: Was gibt das Planrecht her im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsabschnitt 1? Was kann man da unternehmen, damit keine Tatsachen geschaffen werden, durch die er in seinem Planfeststellungsabschnitt 3 letztendlich vor vollendete Tatsachen gestellt wird? - Darauf müssen Sie als Anhörungsbehörde jetzt einmal eine Antwort geben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Was gibt das Planrecht her, damit Herr Hüwing oder die Familie Hüwing nicht vor vollendeten Tatsachen steht? - Die Frage, denke ich, ist heute schon mehrfach erörtert worden, welche Wirkung diese Abschnittsbildung und die Planfeststellung des ersten Abschnitts für Folgeabschnitte hat.

Zu der Zwangspunktbildung hat Herr Dr. Geiger auch schon ausführlich erläutert. Ich denke, dass es jetzt nicht viel weiterführt, das noch einmal zu erläutern. Herr Schlattmann sagt, dass auch unter Berufung auf diese Zwangspunkte die Familie Hüwing jetzt schon im Blick

behalten sollte, die Einwendungen darauf zu richten. Ich denke, das ist an dieser Stelle ausreichend.

(Hartig (Einwender): Herr Dr. Geiger vertritt die Gegenseite!)

- Herr Hartig, ich denke, dass das Problem, zumal Sie auch Fürsprecher für andere Belange sind, hiermit hinreichend besprochen wurde. Bitte haben Sie dafür Verständnis.

Wir kommen jetzt zu dem Themenkomplex: **Eigentum, Flächeninanspruchnahme**. - Frau Mehring!

Mehring (Einwenderin):

Ich habe noch einmal eine Frage zu dem Grunderwerb. Wie wird dieser Grunderwerb ablaufen? Das ist mir vom Verfahren her nicht so ganz klar. Herr Matz, Sie sagten ja vorhin, es werden weitere Gespräche mit uns geführt werden. Aber wie läuft so ein Grunderwerb überhaupt ab? Wie muss ich mir das vorstellen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Mehring, ich denke, damit sind wir mitten im dritten Punkt: Eigentum, Flächeninanspruchnahme.

Mehring (Einwenderin):

Ach so, ich dachte, da wären wir schon.

Verhandlungsleiter Dierken:

Da sind wir jetzt -

Mehring (Einwenderin):

Okay.

Verhandlungsleiter Dierken:

- mit Ihrem ersten Beitrag. Ich gebe das Wort an Herrn Recklies.

Recklies (Antragsteller):

Mein Name ist Karl-Heinz Recklies. Ich bin tätig im Grunderwerb für den Regionalen Geschäftsbereich in Lüneburg. Ich habe noch eine Kollegin, die Frau Görlich. Wir werden beide die von Flächenentzug betroffenen Eigentümer nach telefonischer Terminabstimmung aufsuchen. Alle Einzelheiten werden bei der Gelegenheit so weit besprochen. Es wird auch auf die Entschädigungen, die möglich sind, eingegangen werden können, darauf, welche Gutachten anzufordern sind; denn wir sind hier insofern in einem schwierigen Gebiet, als dass wir im ersten Bauabschnitt überwiegend Flächen haben, die Bauerwartungsland bzw. Gewerbebauwartungsland sind und die sämtlich gutachterlich zu bewerten sind.

Mehring (Einwenderin):

Herr Recklies, ich kann Sie gar nicht sehen. Würden Sie vielleicht einmal aufstehen? Das wäre nett.

Recklies (Antragsteller):

Das kann ich tun.

Mehring (Einwenderin):

Danke schön.

Recklies (Antragsteller):

Wie gesagt, es wird da eine gutachterliche Bewertung durchgeführt. Es ist so, dass auch im Rahmen der Gutachterstellung eine Gleichbehandlung passiert - das ist klar -, damit nicht der, der gut verhandeln kann, mehr bekommt als der, der es nicht so gut versteht. Da brauchen Sie also keine Angst zu haben, irgendwelche Befürchtungen zu hegen, dass Sie sich da schlechter stehen, wenn Sie sich nicht so intensiv mit der Materie auskennen. Das wird Ihnen von uns schon gesagt werden.

(Mehring (Einwenderin) lacht)

Wir haben die Möglichkeit - -

Mehring (Einwenderin):

Entschuldigen Sie, dass ich so lache, aber - - Gut.

Recklies (Antragsteller):

Wir haben die Möglichkeit, auf verschiedene Gutachter zurückzugreifen, die speziell für bestimmte Themenbereiche Gutachten erstellen können.

Mehring (Einwenderin):

Das heißt, es wird ein Wertgutachten zu der Fläche gemacht.

Recklies (Antragsteller):

Ein Wertgutachten in jedem Falle.

Mehring (Einwenderin):

Gut. - Was meinen Sie noch mit „anderen Gutachten“? Was wäre das zum Beispiel?

Recklies (Antragsteller):

Es gibt auch Gutachten - wenn man die Wertgutachten jetzt einmal unterteilt - zum einen für den Grund und Boden, zum anderen, wenn Gebäude betroffen sind. Dann gibt es noch Wertgutachten für den Wald.

Mehring (Einwenderin):

Das haben wir nicht.

Recklies (Antragsteller):

Gut, aber andere.

Mehring (Einwenderin):

Gut, man kann das auch allgemeingültig beantworten; das ist richtig.

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Mehring, sind damit Ihre Fragen zum Grunderwerb erst einmal geklärt?

Mehring (Einwenderin):

Ja, weitgehend. Ich denke, detaillierter müssen wir hier jetzt nicht werden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, das ist auch in Ordnung. - Gibt es zu dem Thema Eigentum, Flächeninanspruchnahme weitere Wortmeldungen? - Herr Tipp!

Tipp (Einwender):

Ist gewährleistet, dass das Geld, das man im Grunde genommen für den Quadratmeter Land bekommt, ausreicht, um auch wieder einen Quadratmeter Land zu kaufen? Wir reden ja hier von Entschädigung bzw. von Ausgleich. Das bedeutet, dass das Geld, das ich jetzt von der Straßenbaubehörde bekomme, dazu ausreichen muss, das wiederherzustellen oder das wiederzubekommen, was ich gegeben habe. Jetzt wird aber nach Bodenrichtwerten entschieden, die deutlich unter dem Verkehrswert liegen. So ist es in der Vergangenheit gewesen; ich glaube, auch bei der Ortsumfahrung Uelzen. Da wurden, glaube ich, 2,80 € bezahlt. 5 km weiter, im Ort Molzen, wurde der Quadratmeter Ackerland im selben Zeitraum aber für 5 € verkauft. Das heißt, ich konnte mich in Kirchweyhe nicht am Landkauf in Molzen beteiligen, weil das Geld, das mir gezahlt wurde, dafür nicht ausgereicht hat. Wenn ich das Geld aber nicht in Land investiere, habe ich den Nachteil, dass ich davon nach fünf Jahren 50 % an das Finanzamt wieder abführen muss.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Tipp, für diese Erläuterung. - Vielleicht mag Herr Recklies auch dazu Stellung nehmen, wie das mit den Bodenrichtwerten ist und in welchem Verhältnis das aus Ihrer Sicht steht.

Recklies (Antragsteller):

Herr Tipp, Sie sind in einem weiteren Bauabschnitt mit landwirtschaftlichen Flächen betroffen. Dort werden aller Wahrscheinlichkeit nach Flurbereinigungsverfahren durchgeführt. Es ist so, dass auch im Zuge des Baus der Ortsumgehung Kirchweyhe ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt worden ist, dass da gutachterliche Bewertungen vorgenommen worden sind, dass aufgrund der Preissteigerungen in der letzten Zeit auch eine Aufstockung der Werte erfolgte.

Was die Bewertung angeht, die Sie vorgebracht haben, mit 5 € in Molzen, so steckt da ein anderer Käufer dahinter. Das ist nicht die Straßenbauverwaltung. Dabei muss auch berücksichtigt werden, zu welchem Zweck diese Flächen erworben worden sind, warum der Käufer diese Flächen gekauft hat. Wenn er da ein großes wirtschaftliches Interesse hat bezüglich irgendwelcher baulicher Einrichtungen, die er dort aufstellen möchte, die dann auch ertragreich für ihn sind, dann kann da auch ein höherer Preis zustande kommen. Das ist *einer* der Gründe.

Tipp (Einwender):

Das große wirtschaftliche Interesse desjenigen bestand darin, sein Geld, das er aus dem Verkauf von Bauland bekommen hat, wieder in Land zu investieren. Wenn jetzt

diese Autobahn gebaut wird, werden alleine für die Trasse 600 ha Ackerfläche im Bereich der Trasse nötig sein. Das bedeutet, dass die Landwirte dort 600 ha verlieren und dass sie, wenn sie das dafür gezahlte Geld nach fünf Jahren nicht wieder in Land investiert haben, dieses beim Finanzamt mit 50 % versteuern müssen. Das heißt, es kommt durch diese Verknappung auch zu einem erhöhten Bedarf und zu einer Preissteigerung, die jetzt schon absehbar ist. Also wird jeder dieser Landwirte, die jetzt von Ihnen Geld bekommen, zusehen, das Geld wieder in Land zu investieren und seinen Nachbarn, der auch im Grunde genommen betroffen ist, zu überbieten. Das heißt, dass ich für das Geld, das mir gegeben wurde, im Grunde genommen kein Land wiederkriege, jedenfalls längst nicht in diesem Maße.

Recklies (Antragsteller):

Wie gerade schon gesagt, es werden in nachfolgenden Abschnitten Flurbereinigungsverfahren durchgeführt. Wir haben auch Möglichkeiten, Flächen, die außerhalb eines Verfahrensgebietes liegen, in größerem Umfang dem tatsächlichen Verfahren hinzuzuziehen, sodass wir zu einem Teil Bewirtschafter - mit deren Einverständnis - auch aus dem Verfahrensgebiet auslagern können. Aber ich muss dazu auch sagen, dass die Entschädigungshöhen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Tipp noch einmal!

Tipp (Einwender):

Einmal die Frage: Haben Sie es in Kirchweyhe geschafft, das Land, was Sie quasi genommen haben, wieder anzubieten?

Recklies (Antragsteller):

Ich bekomme immer noch Anrufe von Eigentümern, die Land für das Flurbereinigungsverfahren Kirchweyhe zur Verfügung stellen wollen. Ich muss das ausschlagen, da wir genug Flächen haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Recklies, für die Erläuterung. - Bitte!

Voigts (Einwender):

Hermann Voigts, Altenmedingen. Ich bin auch von der Autobahn betroffener Landwirt in Abschnitt 2. - Einen Teil der Frage, die ich jetzt stellen wollte, haben Sie schon beantwortet, nämlich ob Sie genug Flächen haben. Das haben Sie schon beantwortet.

Eine andere Geschichte, die ich auch schon einmal auf einer anderen Versammlung gefragt habe, ist, ob es Möglichkeiten gibt, Flächen zu erwerben, die nicht von Landwirten verkauft werden, sondern zum Beispiel von den Landesforsten. Landesforsten sind niedersächsische Geschichten. Könnte man da entsprechend auch Flächen bekommen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Voigts, vielen Dank. - Mögen Sie dazu auch etwas sagen, Herr Recklies?

Recklies (Antragsteller):

Wir stehen in Gesprächen mit den Landesforsten, auch mit Bundesforsten, allen, die Flächen, Ackerland zur Verfügung stellen können, auch der NLG. Wir werden sehen, wenn es so weit ist, dass wir diese Flächen von diesen Institutionen übernehmen und dann in die Flurbereinigungsverfahren mit einfließen lassen können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank. - Jetzt hatte sich noch Frau Niemann gemeldet; dann Herr Willcox und dann Sie hier in der ersten Reihe. Wir sammeln erst einmal diese Beiträge, und dann geht es mit dem Vorhabenträger weiter.

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Es geht um einen weiteren Antrag zum Thema Eigentum. Gestern in der Diskussion hat Herr Rechtsanwalt Günther aus den Unterlagen herausgearbeitet, dass zum Thema Tunnelbau bzw. einiger Schallschutzwände eine Verankerung erfolgen muss, die in die Grundstücke der Anwohner eingreift und deren Eigentum betrifft. Darauf hatte Frau Padberg erwidert, dass der dafür notwendigen Grunddienstbarkeiten nicht mit den Unterlagen entsprechend ausgelegt waren. Darauf bezieht sich jetzt dieser Antrag.

Ich **beantrage**, der Vorhabenträgerin aufzugeben, die Antragsunterlagen um eine Darstellung der nötigen Verankerungen und die dafür nötigen Teilinanspruchnahmen fremder Grundstücke zu ergänzen und insoweit eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung, zumindest hinsichtlich der dadurch erstmalig und auch weitergehend betroffenen Anwohner, durchzuführen.

Begründung dafür: Eine Konfliktverlagerung der Thematik auf eine der Planfeststellung nachführende Ausführungsplanung wäre rechtswidrig. Die zur Feststellung beantragten Unterlagen müssen alle durch die Planung ausgelösten Konflikte aufzeigen und lösen sowie alle abwägungsrelevanten Belange darstellen. Dazu gehört - auch wegen des Bestimmtheitsgebotes - die vollständige Darstellung der nötigen Inanspruchnahme fremder Grundstücke. Verankerungen von Bauwerken auf fremden Grundstücken bedürfen zumindest einer Teilenteignung in Form einer Dienstbarkeitseintragung und müssen daher in das Grundeigentumsverzeichnis eingetragen werden. Wenn und soweit das bislang fehlt, was ja gesagt wurde, muss der Fehler korrigiert werden. Zugleich fehlte in den bislang ausgelegten Unterlagen insoweit eine Erkennbarkeit der Auswirkungen und eine Anstoßwirkung für die betroffenen Grundeigentümer. Diese sind daher nach Maßgabe des § 73 Abs. 8 Verwaltungsverfahrensgesetz zu beteiligen.

Der Vorschlag ist eben: zurück auf die Unterlagen aus 2012. - Danke.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Frau Niemann. Ich gehe davon aus, dass Sie selbst nicht dort Anwohnerin und eigentumsbetroffen sind. Ich weiß jetzt auch nicht, wen Sie sozusagen hier vertreten oder welche Interessen Sie mit diesem Antrag vertreten. Ungeachtet dessen ist das auch gestern oder vorgestern schon einmal thematisiert worden. Es ist auch schon, denke ich, ein Auftrag an den Vorhabenträger ergangen, das näher darzulegen, weil wir natürlich auch Ihrer Meinung sind, dass diese Konflikte regelungsbedürftig sind. Das ist auch schon gesagt und thematisiert worden.

Herr Willcox, bitte!

Willcox (BUND):

Diese Frage bezüglich der Inanspruchnahme von Forstflächen wirft ein grundlegendes Problem auf, das im Grunde auch schon mit der Frage von Flurbereinigungsverfahren zusammenhängt, dass nämlich letzten Endes der Eingriffsraum, der zur Bewältigung der verschiedenen Probleme, die durch diese A 39 ausgelöst werden, sich durch diese Verfahren extrem weit ausweitet und dass damit in noch höherem Maße neue Eingriffe und negative Umweltauswirkungen erzeugt werden - bis hin zur Inanspruchnahme von Wald zur Kompensation der Eigentumsverluste -, als im ursprünglichen Verfahren sozusagen dargelegt. Das kann, wie zum Beispiel im Verfahren der Ortsumgehung Uelzen, auch dazu führen, dass das ursprüngliche Kompensationskonzept völlig umgestaltet werden muss, weil im Rahmen der Flurbereinigung völlig neue Flächenzuschnitte erfolgen und damit ursprünglich geplante Maßnahmen entfallen, womit am Ende das gesamte Maßnahmenkonzept seine Wirksamkeit verliert.

Dies muss im Vorwege berücksichtigt werden. Es muss von daher im Grunde genommen in die Bilanzierung mit eingepreist werden, welche Wirkungen durch diese weiteren Verfahren und Inanspruchnahmen von Flächen zu erwarten sind. Wir fordern, das entsprechend nachzubessern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Willcox. - Aber ich gehe jetzt recht in der Annahme, dass sich diese Bilanzierung, die nachzubessern sei, nicht auf den ersten Abschnitt bezieht? Denn Sie sprachen ja von Flurbereinigung, und das findet im ersten Abschnitt nicht statt, wenn ich das richtig verstanden habe. - Nur zum Verständnis.

Willcox (BUND):

Letzten Endes ist es so, dass hier schon alle grundlegenden, dem Vorhaben entgegenstehenden Dinge benannt werden müssen, um sie gegebenenfalls später im weiteren Verfahren anbringen zu können. Insofern gilt das sozusagen für das gesamte Verfahren. Ob das nun im ersten Abschnitt tatsächlich wirksam wird, ist eine andere Frage. Aber es betrifft letztlich das Verfahren, das hiermit eingeleitet wird, ganz grundsätzlich.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Ich denke, dass auch der Vorhabenträger diesen Hinweis zur Kenntnis nimmt, dass es aufgrund der Flurbereinigung nicht zu Verwerfungen kommt, die dann Einfluss auf die Bilanzierung haben können. Zumindest muss das berücksichtigt werden.

Dann kommen wir jetzt zu der Wortmeldung in der ersten Reihe. Bitte!

Ostertag (Einwender):

Guten Tag! Mein Name ist Mark Ostertag von McDonald's. McDonald's ist Eigentümerin des Grundstücks Bei der Pferdehütte 1 b. Wir hatten im Rahmen des Verfahrens bereits schriftliche Einwendungen vorgenommen. Ich glaube, einen Punkt können wir schon als quasi erledigt ansehen. Ich würde ihn nur gerne noch einmal erwähnen und darum bitten, ihn in das Protokoll aufzunehmen. Die damals ausgelegte Planung ließ den Wegfall der Linksabbiegespur aus Richtung Bardowick kommend, in Richtung Lüneburg befürchten. Der Erwidern des Vorhabenträgers war zu entnehmen, dass diese Linksabbiegemöglichkeit erhalten bleibt. Das ist so? - Gut.

Der zweite Punkt war: Im Rahmen der Straßenbaumaßnahme A 39 soll die im Eigentum der Firma McDonald's befindliche Fläche - eine Teilfläche von ca. 41 m² - dauerhaft beschränkt werden. Dazu möchten wir sagen, dass wir hierzu Einverständnis unter der Voraussetzung signalisieren können - es geht um genehmigte Fahnenmasten, die dort stehen -, dass die entweder erhalten bleiben oder allenfalls geringfügig versetzt werden. Diese Versetzung wäre unproblematisch, wenn der Vorhabenträger hierfür die Kosten trägt. Hier sollte unserer Meinung nach das Verursacherprinzip gelten.

Der dritte und wichtigste Punkt ist: Im Rahmen der Baumaßnahmen ist geplant, die Lärmschutzwand um 50 cm zu erhöhen. Eine vor Ort durchgeführte Prüfung hat ergeben, dass unser lediglich 15 m hohe Pylon dann in weiten Teilen verdeckt sein wird. Es ist jetzt schon so, dass er aus einer Richtung, also aus Hamburg kommend, nicht mehr zu sehen ist. Nur noch von Uelzen Richtung Hamburg fahrend, ist er zu sehen. Hier sollte unserer Meinung nach möglichst ein angemessener Ausgleich erfolgen, der einerseits den Ausbau der A 39 als auch die Interessen von McDonald's berücksichtigt. Ein Ausgleich kann dadurch herbeigeführt werden, dass die Lärmschutzwand im Falle eines Neubaus oder im Falle einer Erweiterung der vorhandenen Schallschutzwand in Teilen transparent ausgestaltet wird. Da gibt es auch entsprechend anerkannte Ansprüche - ich könnte es sonst auch noch einmal zu Protokoll geben -, die der aktuellen Rechtsprechung zu entnehmen sind. Ich hoffe, dass wir da im allgemeinen Interesse einen angemessenen Ausgleich herstellen können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Ostertag. - Dann würde ich sagen, mag der Vorhabenträger kurz Stellung dazu nehmen, wie

das mit den Punkten ist, ob dort Einvernehmen erzielt werden kann.

Matz (Antragsteller):

Wir hatten im Vorwege des Termins heute schon über die Problematik gesprochen, die sich da auftut.

(Folie)

Das ist einmal hier unten der Bereich, wo der neue Leitungsbau erforderlich wird. Da sind die drei Fahnenmaste vorhanden. Im Großen und Ganzen handelt es sich um einen Neubau im Sinne des Leitungsbaus. Von daher muss da das Verursacherprinzip gelten, sprich: Wir werden sicherlich die Fahnenmasten sichern müssen, wenn das möglich ist. Wenn es halt nicht möglich ist, müssen sie natürlich für die Bauzeit entfernt werden, da sie sich auf Ihrem Grund und Boden befinden.

Wo sie danach stehen werden, ist eine Frage zum einen natürlich des Sicherheitsbereichs der Leitung, die sich dort zukünftig befinden wird, und zum anderen - ganz klar in Abstimmung mit Ihnen -, wie weit sie tatsächlich verrückt werden dürfen. Das muss man dann im Ausführungsfall miteinander besprechen. Damit erklärt sich der Vorhabenträger auch einverstanden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Waren das alle Punkte, die Sie angesprochen hatten?

Ostertag (Einwender):

Ja. - Vielleicht können Sie noch eine Aussage zu der Lärmschutzwand treffen. Wie beurteilen Sie das mit dieser Teiltransparenz? Sehen Sie das als Möglichkeit an, oder wie schätzen Sie das ein?

Matz (Antragsteller):

Grundlegend ist es an der Stelle so: Dieser Punkt mit der neuen Lärmschutzwand ist ein Thema, das bereits mehrfach im Zuge des Erörterungstermins besprochen worden ist. Nicht zuletzt haben Eigentümer, die auf der anderen Seite sitzen, sicherlich andere Wünsche hinsichtlich der Wand, als dass sie transparent ist. Ich gehe jetzt einmal davon aus, wegen der Scheinwerfer usw., was da alles so auftritt. Von daher möchte ich an dieser Stelle auf keinen Fall zusagen, dass die Wand definitiv transparent ausgestaltet wird.

Ostertag (Einwender):

Wie ist es mit einer Teiltransparenz im oberen Teil zum Beispiel? Da wären ja keine Blendungen zu erwarten. Wenn zum Beispiel die 50 cm, um die es jetzt bei der Erhöhung geht, transparent ausgeführt würden, würde das schon ausreichen. Das muss ja nicht die ganze Wand sein.

Matz (Antragsteller):

Man muss sich dann im Zuge der weiteren Planungen einmal ansehen, wo da die Blickwinkel sind, die tatsächlich entstehen. Das muss man sich wirklich einmal vor Ort ansehen. Gleichzeitig möchte ich aber an dieser Stelle

mit in die Waagschale werfen, dass wir auch die privaten Betroffenen, die sich auf der anderen Seite befinden, dahingehend im Blick behalten, ob da Diskrepanzen auftreten. Ich denke, das ist auch wieder so eine Geschichte, wo dann abgewogen werden muss, was da nun wichtiger ist, ob der Anwohner, der da privat lebt, oder ob es ein Werbeschild ist. Ich kann an dieser Stelle nicht definitiv zusagen, wie es aussehen wird.

Ostertag (Einwender):

Ich verlange jetzt auch keine Zusage. Aber es wäre uns natürlich wichtig, dass wir darüber im Gespräch bleiben. Es gibt inzwischen auch transparente Schallschutzsysteme, die eine hohe Absorptionsfähigkeit haben, um Schallreflexionen zu vermeiden. Insofern, denke ich, wäre es einfach wichtig, das nicht generell auszuschließen, sondern das noch als Punkt im Auge zu behalten, über den wir sprechen können.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank. - Dann denke ich, dass es zumindest zu Gesprächen kommen wird. Insofern sagen Sie das zu. - Gibt es noch weitere Belange der Flächeninanspruchnahme? - Herr Lymant!

Lymant (Einwender):

Nun sind wir ja endlich einmal so weit, nicht? - Dann möchte ich endlich einmal meine Schallschutzmaßnahmen sehen. Ich möchte sehen, ob man das nicht transparent darstellen kann, was wekommt und was wieder hinkommt.

Lymant (Einwenderin):

Es geht vor allen Dingen darum, dass der Schallschutz nicht gekürzt wird, sondern dass er auf der Länge bleibt, wie er jetzt vorhanden ist. Das ist sehr wichtig. Der Schutzwall soll da weggenommen werden, und nachher soll das verkürzt werden. Die Lärmschutzwand, die jetzt vorhanden ist, gab es ja auch nicht für einen Appel und ein Ei. Die hat ja auch Geld gekostet. Das wird jetzt einfach so weggetan. Das wird auf unsere Kosten alles verkürzt, und wir sind dem Lärm dann in Zukunft noch mehr ausgesetzt. Ich meine, so geht das nicht. Wir sind genauso Steuerzahler wie jeder andere auch. Und ein kleines bisschen Recht haben wir auch. Denn wir in der Ecke da sind immer benachteiligt worden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Lymant, nehme ich an, ja? Das ist wichtig für das Protokoll, Frau Lymant.

(Lymant (Einwenderin): Aber hundertprozentig! - Heiterkeit)

- Dann weiß ich Bescheid. - Ich gebe das gleich einmal an den Vorhabenträger weiter. Vielleicht können Sie das noch einmal an die Wand werfen.

Matz (Antragsteller):

Es ist an der Wand zu sehen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielleicht können Sie es noch ein bisschen präzisieren.

Matz (Antragsteller):

Moment. - So.

(Folie)

Wir haben das Thema ja bereits in der gestrigen Veranstaltung besprochen, ich denke, auch inhaltlich besprochen, was den Lärmschutz angeht.

(Lymant (Einwenderin): Ich war gestern nicht dabei!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Frau Lymant, darf ich Sie auch noch einmal bitten, das Mikrofon zu benutzen, wenn Sie etwas sagen wollen, ja? Das geht ganz einfach.

Matz (Antragsteller):

Frau Lymant, auch an dieser Stelle: Wir sind bemüht, alle Fragen zu beantworten. Ich verstehe auch, dass Sie da emotional sicherlich ein ganz klein bisschen hochgefahren sind, sage ich jetzt einfach einmal. Das macht auch nichts.

An der Wand können wir diese rote Darstellung sehen. Die ist aber an der Wand gar nicht so schön zu sehen. Moment. - Das ist diese Wand, um die es geht, die auf dieser Länge geplant ist. Ich gebe dazu gleich noch an Herrn Meyer ab, damit er Ihnen noch einmal die schalltechnischen Berechnungen vorstellt, weil nicht alle von Ihnen gestern anwesend waren.

Gleichwohl sind Ihre Belange dort als Bürger, auch was die Einstufung des Gebietes anbelangt, jetzt nachträglich bewertet worden. Wir haben gestern schon besprochen, dass die Flächeneinteilungen an dieser Stelle nicht komplett korrekt waren. Wir haben diesen Teilbereich des Mischgebiets zu Beginn der Planung nicht gesehen bzw. nicht übermittelt bekommen. Das ist nachträglich erfolgt. Daraufhin sind auch die Berechnungen noch einmal entsprechend durchgeführt worden. Wir haben in der Veranstaltung am gestrigen bzw. vorgestrigen Tage auch noch einmal darauf hingewiesen, dass wir diese Variantenbetrachtung durchgeführt haben. Also: Wie hoch muss so eine Wand eigentlich sein? Das haben wir durchgesprochen.

Ich gehe davon aus, dass Sie die lärmtechnische Berechnung jetzt noch einmal im Detail hören wollen, zumindest die Person hinter Ihnen. Von daher gebe ich einmal an Herrn Meyer ab, der Ihnen noch einmal im Detail erläutert, was da durchgeführt worden ist.

Meyer (Antragsteller):

Ich habe die schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Es ist so, dass das in den Planfeststellungsunterlagen versehentlich als Gewerbegebiet ausgewiesen wurde - es geht um diese Häuserzeile -, aber faktisch ein Mischgebiet ist. Das haben wir korrigiert. Das wird als

Mischgebiet bewertet, und damit müssen bei Ihnen auch Mischgebietsgrenzwerte eingehalten werden.

Die Lärmschutzwand soll nicht mehr 4 m, sondern 5 m hoch werden. Sie wird also anderthalb Meter höher werden als die vorhandene. Die vorhandene ist 3,50 m, und die künftige wird 5 m hoch sein. Sie wird allerdings etwas kürzer sein. Das stimmt schon. Aber es ist so: Der Lärm kommt, gerade für Gebäude, die ganz dicht dran sind - wie bei Ihnen da -, im Wesentlichen oben rüber. Von der Seite kommt auch ein - -

(Zuruf)

- Ja, das ist schon klar. Es kommt im Wesentlichen oben rüber, aber es gibt auch andere Bestandteile. Je nachdem, ob man sich unten oder in der oberen Etage befindet, kommt von den Schallanteilen mehr oder weniger von den verschiedenen Seiten.

Mit dieser 5 m hohen Wand und der jetzt vorhandenen Länge werden die Werte in diesem Gebiet zwar in den Obergeschossen nicht überall eingehalten werden, sodass da auch noch zusätzlich Lärmschutzfenster erforderlich sind. Nur, insgesamt ist festzustellen: Wenn man alle Grenzwerte einhalten wollte, dann müsste man da eine Wand hinsetzen, die über 10 m hoch ist, also wirklich eine riesenhohe Wand. Das verursacht natürlich auch Kosten.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz sind Lärmschutz nicht nur Lärmschutzwände, sondern dazu gehört auch passiver Lärmschutz, wenn andere Maßnahmen außer Verhältnis stehen - so heißt es da -, also sowohl kostenmäßig wie auch unter anderen Aspekten nicht im Verhältnis stehen. Das wurde bisher bei diesen Berechnungen auch so vorgesehen. Dadurch sind wir jetzt auf diese 5-m-Wand gekommen mit der gegenüber dem heutigen Zustand etwas verkürzten Länge; das ist schon richtig.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer. - Meine Frage dazu: Ist das Lärmschutzniveau, das an dieser Stelle gewährleistet wird, so wie vorher oder besser?

Meyer (Antragsteller):

Sie hatten uns oder der Straßenbauverwaltung aufgegeben, dass man eine Gegenüberstellung der Situation, wie sie heute ist, also mit dieser Länge und den 3,50 m Höhe, und den 5 m Höhe und dann einer Verkürzung macht. Ich gehe einmal von aus, dass wir mit diesen 5 m einen höheren Lärmschutz hinkriegen werden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut, ich wollte nur einmal darauf hinweisen. - Danke.

Dann kann sich Herr Lymant noch einmal dazu äußern; dann die Dame hinter ihm und dann noch einmal Herr Ostertag.

(Lymant (Einwender): Eine geringfügige Verkürzung! Wie lang ist die denn, 500 m?)

Verhandlungsleiter Dierken:

Würden Sie bitte ins Mikrofon sprechen. Ich glaube, das ist nicht angekommen.

Lymant (Einwender):

Ihre geringfügige Verkürzung, wie viel ist das, 500 m?

Meyer (Antragsteller):

Herr Matz, können Sie das noch einmal zeigen?

Matz (Antragsteller):

Wir geben gleich eine Antwort, wie viel das genau ist.

Lymant (Einwender):

Genau brauche ich es nicht, so in etwa. - Gibt es denn auch Bestandsschutz für vorhandenen Lärmschutz, dass der wieder hingestellt werden muss, falls er wegkommt?

Meyer (Antragsteller):

Diese Lärmschutzwände müssen an der Stelle weichen, weil dort eine Verbreiterung vorgesehen ist. Die Lärmschutzwände können an der Stelle so oder so nicht stehen bleiben.

Lymant (Einwender):

Dann kann man sie aber ein bisschen weiter wieder hinstellen.

Meyer (Antragsteller):

Es geht jetzt darum: Wir planen eine neue Autobahn mit deutlich höheren Verkehren, als sie damals bei der A 250 vorgesehen worden waren. Auf der Basis wurde damals diese Lärmschutzwand dimensioniert, also für eine Autobahn, die im Endeffekt an dieser Anschlussstelle aufhört und in eine Bundesstraße übergeht.

Heute haben wir eine neue Situation mit deutlich höheren Verkehrswerten und den maßgebenden Grenzwerten. Dafür haben wir jetzt diese Lärmschutzwand so dimensioniert.

(Lymant (Einwender): Da nimmt man sie doch nicht weg! Da kann man sie doch einfach erhöhen!)

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Lymant, wenn noch Rückfragen sind, dann bitte ins Mikrofon. Ich habe jetzt die Frage so verstanden, ob man die Lärmschutzwand wieder hinstellen kann. In jedem Fall ist es aber so: Wenn sie nicht wieder hingestellt werden kann, **bleibt jetzt noch von Ihnen die Gegenüberstellung der verschiedenen Lärmschutzzustände darzulegen**. Das bleibt noch, und das wird auch abschließend von uns geprüft.

Meyer (Antragsteller):

Okay.

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Sost!

Sost (Einwender):

Kurze Frage, Herr Meyer. Sie hatten gesagt, das Gebiet, das Frau Lymant eben angesprochen hat, war versehentlich als Gewerbegebiet ausgelegt, ist aber ein Mischgebiet. Waren die ausgelegten Planunterlagen verkehrt?

Meyer (Antragsteller):

In diesem Punkt wurde praktisch erst nach der Auslegung und der Bearbeitung der Einwendungen festgestellt, dass das Gebiet in den Planfeststellungsunterlagen als Gewerbegebiet bewertet wurde, wie das umgrenzende Gebiet auch. Nur, dieser kleine Bereich, der da eingelagert ist, hat einen rechtsbeständigen Bebauungsplan als Mischgebiet, der so in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt wurde. Dies wird aber mittlerweile durch Deckblätter - oder wie auch immer - und die neue Berechnung korrigiert.

Verhandlungsleiter Dierken:

Davon gehe ich aus, dass ich nicht etwas planfeststellen muss, was nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht. Das ist völlig selbstverständlich. Die Frage zur Auslegung haben wir dazu auch schon geklärt.

Herr Voigts!

Voigts (Einwender):

Ich habe grundsätzlich noch eine Frage zu der Entschädigung, worüber wir jetzt auch gerade sprechen.

Die letzten Meter aus Abschnitt 1 unterliegen ja wahrscheinlich noch dem Jagdrecht. Das Jagdrecht ist gebunden an Grund und Boden. Damit ist es ein Eigentumsrecht. Unter diesem Recht kann ich ja auch eine Jagdpacht erzielen. Wie sieht dann die Entschädigung aus? Wird das dann letztendlich entschädigt, wenn nicht mehr entsprechend gut gejagt werden kann? Wie sieht die Entschädigung während des gesamten Bauzeitraumes aus? Das kann ja drei bis fünf Jahre dauern.

Es geht jetzt natürlich auch um Altenmedingen. Ich bin Vorsitzender der Jagdgenossenschaft Altenmedingen. Wir sind betroffen mit einer riesengroßen Fläche. Ich lasse mich grundsätzlich vertreten durch den Zentralverband von Herrn Zanini. Jetzt weiß ich nicht, ob Herr Zanini hier gewesen ist oder ob er heute hier ist. Ich möchte es einfach grundsätzlich nachgefragt haben: Wie sieht die Entschädigung aus?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Voigts, danke für diese Frage. Soweit die Interessen der Jagdgenossenschaften betroffen sind, denke ich, muss ich noch einmal auf den Erörterungstermin, der noch stattfinden wird, verweisen; denn das war alles in dem Zusammenhang zu sehen: Naturschutzverbände, Forsten, Jagdgenossenschaften. Die Punkte sind, anders als geplant, am Montag so in der Ausführlichkeit nicht zur Sprache gekommen. Dazu wird es noch einen Termin geben, zu dem Sie dann auch ausführlich vortragen können.

Jetzt können Sie auf jeden Fall vortragen, soweit der Abschnitt 1 betroffen ist. Sie werden wahrscheinlich den Hinweis kriegen, dass eine Entschädigung als solche nicht in diesem Verfahren festzusetzen ist und darüber nicht gesprochen werden kann, sondern allenfalls darüber, ob eine Entschädigung dem Grunde nach besteht. Aber ich will Herrn Recklies da nicht vorgreifen.

Recklies (Antragsteller):

Ob eine Entschädigung dem Grunde nach besteht, wird ebenfalls gutachterlich ermittelt werden. Wir haben da die Bundesforst. Der Bundesförster wird das im Vorfeld und im Nachhinein aufnehmen. Dazu werden Abschusspläne und alles berücksichtigt, was zu einer solchen Bewertung dann auch nötig ist. Da erhalten Sie auf jeden Fall Nachricht, bevor da irgendwelche baulichen Aktivitäten stattfinden.

(Voigts (Einwender): Auch in der Bauphase?)

- Um auch die Entschädigungsleistung während der Bauphase zu erfassen, deshalb im Vorfeld.

Verhandlungsleiter Dierken:

Gut. Also, die Rückfrage betraf jetzt noch einmal die Bauphase. - Jetzt haben wir kurz eine Themenmischung gehabt. Wir waren durch den Beitrag von Herrn Lymant schon bei Thema Immissionen.

Sind jetzt noch Belange der Eigentumsinanspruchnahme im engeren Sinne, die hier erörtert werden müssten? Sonst würde ich nämlich gleich weitermachen mit dem Thema **Immissionen** und insbesondere **Immissionen im nachgeordneten Netz**.

Dort sehe ich noch eine Wortmeldung. Zu welchem Thema?

Koch (Einwender):

Guten Tag! Mein Name ist Koch. Ich komme aus Tappenbeck. Das ist der Abschnitt 7. Ich habe eine Frage zum Abschnitt 1, zur Entschädigung. Da geht es um die Immobilien. Werden die gedämmt gegen Schall und gegen Lärm, und wie sieht das mit den Fenstern und Türen aus? Gibt es da etwas?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Koch, wenn ich Sie richtig verstanden habe, wohnen Sie im Abschnitt 7. Haben Sie Immobilien im Abschnitt 1?

Koch (Einwender):

Nein.

Verhandlungsleiter Dierken:

Haben Sie nicht. Sie wollten das allgemein einmal wissen?

Koch (Einwender):

Ja, ich wollte das allgemein wissen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ja, gut. Ich denke, diese Frage kann man in der Allgemeinheit auch einmal kurz beantworten.

Meyer (Antragsteller):

Zur Schalldämmung an Gebäuden. Grundsätzlich ist es so: Wenn trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen - sprich: Lärmschutzwände, offenporiger Asphalt oder eben sogar ein Lärmschutztunnel -, was Vorrang hat, noch Grenzwertüberschreitungen an einem Gebäude vorhanden sind, dann gibt es den sogenannten passiven Lärmschutz, das heißt, den Lärmschutz an Gebäuden. Aber nur für Gebäude, bei denen die Grenzwertüberschreitungen hier in diesem Planfeststellungsverfahren festgestellt werden; also für andere Gebäude nicht, sondern nur für die Gebäude mit Grenzwertüberschreitung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer, für die Erläuterung. - Bitte!

von Borries (Einwenderin):

Ich bin Sabine von Borries aus Altenmedingen. Das Thema passt jetzt in dem Kontext. Wir sind noch nicht bei TOP 4, oder?

Verhandlungsleiter Dierken:

Doch.

von Borries (Einwenderin):

Sind wir jetzt. Gut. - Thema Lärmimmissionen. Ich betreibe ein Hotel, das ein alter Niedersachsenhof ist, ähnlich wie bei Familie Hüwing seit mehreren Jahrhunderten im Familienbesitz. Dieser Betrieb - das ist eigentlich unser Hauptargument - wirbt mit dem Slogan: „Wer weiß noch, wie die Stille klingt?“

Die A 39 wird ungefähr 400, 500 m westlich von uns verlaufen. Meine Hauptklientel sind gestresste Manager, Familien. Das läuft so im 4-/5-Sterne-Bereich mit Ferienwohnungen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Kann ich Ihre Karte haben?

von Borries (Einwenderin):

Wir haben maximal 50 Gäste. Die kommen zu uns, um die Ruhe und die Stille zu genießen. Das ist mein Konzept.

Das heißt, durch die A 39 ist meine Arbeit, quasi mein Lebenswerk ad absurdum geführt. Jetzt meine Frage - das war auch in dem Einwand von 2006 die Frage -: Wie handhaben Sie das? Gibt es einen finanziellen Ausgleich? Ich sitze jetzt hier und höre mir das alles an. Ich muss dann, wenn Abschnitt 2 dran ist, hier noch einmal stundenlang sitzen. Ich möchte jetzt eigentlich einmal eine klare Antwort haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau von Borries, für den Beitrag. Kurze Rückfrage von mir: Der Standort ist 500 m entfernt von der Autobahn, wie sie im zweiten Abschnitt geplant ist?

von Borries (Einwenderin):

Ja.

Verhandlungsleiter Dierken:

Können wir das trotzdem einmal visualisieren, wo das ungefähr sein kann? Haben wir da eine Karte, oder können Sie das beschreiben?

von Borries (Einwenderin):

Südlich von Kaltenmoor.

(Folie)

Sie müssen jetzt weiter runterscrollen in den Bereich Bad Bevensen; Abschnitt 2.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ach so, es ist im Bereich Bad Bevensen. Na gut, dann müssen wir wahrscheinlich allgemein darauf antworten.

von Borries (Einwenderin):

Aber es ist ja jetzt eine grundsätzliche Frage meinerseits: Wie wird das gehandhabt, wenn ein Betrieb nachweislich - Sie können auf unsere Website gucken - in der Existenz gefährdet ist? Mein Konzept ist damit hin.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, dass man in dieser Allgemeinheit, ohne jetzt konkret auf diesen Betrieb Bezug nehmen zu müssen, einmal darauf antworten kann. Es kommt natürlich darauf an, welche Immissionen dort gemessen werden. Aber, wie gesagt, ich will auch hier dem Vorhabenträger nicht vorgreifen. Wie handhaben Sie so etwas? - Wer möchte dazu etwas sagen?

Matz (Antragsteller):

Ich muss an dieser Stelle gleich vorweg sagen: Ich bin nicht der für den zweiten Abschnitt zuständige Abschnittsleiter. Deswegen kann ich die Örtlichkeit jetzt nicht so im Detail wiedergeben. Das ist ganz klar.

(von Borries (Einwenderin): Das müssen Sie mir glauben!)

- Das glaube ich Ihnen auch, unbestritten. - Sie wollten ja wissen, wie wir allgemein damit umgehen, wie die Vorgehensweise ist.

Was den Schall angeht - es gibt ja die Immissionswerte, also die schalltechnische Berechnung -, möchte ich nur so viel sagen: Es ist ja so, dass die Trasse geplant wird und im Vorweg geguckt wird, wo sich welche Schallimmissionen ausbreiten. Es werden sogenannte Isophonenlinien erstellt. Daran kann man schon in einer sehr frühen Planungsphase erkennen, ob es Betroffenheiten gibt oder nicht, also nur aus dem Schall hergeleitet.

Ich kann jetzt für Ihre Stelle nicht sagen, wie da die Ergebnisse aussehen, weil wir in dieser Runde, wie wir hier sitzen, nicht im zweiten Abschnitt arbeiten. Ich kann Ihnen zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen, ob Sie dahingehend betroffen sind oder nicht.

von Borries (Einwenderin):

Das ist keine befriedigende Antwort auf meine Frage. Meine Frage war: Gibt es grundsätzlich die Möglichkeit, einen finanziellen Ausgleich zu schaffen für Schallsisolierung der Fenster? Der Betrieb ist in der Existenz gefährdet, ganz klar.

Matz (Antragsteller):

Wenn beim Schall - wir beziehen uns ausschließlich auf Schall - in dem Bereich keine Grenzwerte überschritten werden, dann gibt es auch keine Entschädigung, keine Fenster oder Sonstiges.

(Zuruf: Das ist doch keine befriedigende Antwort!)

- Die Frage war, ob es Fenster oder - -

(Zuruf)

Verhandlungsleiter Dierken:

Entschuldigung! Wenn Sie etwas dazu sagen wollen, dann müssen Sie sich melden. Dann bekommen Sie das Mikrofon, und dann geht es los.

Die Frage war, ob jenseits dessen noch irgendwelche Entschädigungen zu erwarten sind, selbst wenn die Grenzwerte eingehalten werden sollten. Habe ich das richtig verstanden?

Danert (Einwenderin):

Mein Name ist Danert. Ich finde die Antwort völlig unbefriedigend. Erstens ist es eine generelle Frage für alle Bauabschnitte. Zweitens geht es der Dame ja auch um Schadenersatz, wenn sie kein Einkommen mehr hat. Das ist ein enteignungsgleicher Eingriff. Es geht jetzt ja nicht um Lärmschutz oder irgendwas, sondern darum, dass ihre Existenz weg ist. Darauf haben Sie überhaupt nicht geantwortet.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Frau Danert, für diese Frage. Ich denke, das ist eine Frage, die in den Bereich Herrn Geigers fallen könnte, weil es da um Entschädigung geht oder darum, was sozusagen eine potenzielle Klägerin beanspruchen kann. - Bitte, Herr Dr. Geiger!

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Es ist ja relativ schwierig zu beantworten, wenn man den genauen Sachverhalt nicht kennt; da muss man abstrakt bleiben. Im Kern hatte Herr Matz das schon richtig gesagt.

Es geht hier im Prinzip um Auswirkungen aus dem Lärm der Autobahn auf Ihren Gewerbebetrieb. Das ist ein

Hotel. Nach der Rechtsordnung ist es so, dass es im Immissionsschutzrecht eben so geregelt ist, dass Grenzwerte maßgeblich dafür sind, ob man Ansprüche auf Schutzvorkehrungen oder Entschädigung hat. Entschädigung bezieht sich dann auf passive Schallschutzmaßnahmen bzw. auf Außenwohnbereichentschädigung. Das ist im Prinzip die maßgebliche Unterscheidung: Ist die Prognose dann so, dass Sie oberhalb oder unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte betroffen werden?

Wenn Sie unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte betroffen werden, sieht weder das Immissionsschutzrecht noch das allgemeine Verwaltungsverfahrensrecht - - Es gibt auch Vorschriften im Verwaltungsverfahrensrecht, die Schutzvorkehrungen bzw., wenn die nicht möglich sind, dann Entschädigungsansprüche vorsehen. Das setzt aber immer eine rechtserhebliche, oberhalb von Grenzwerten liegende Beeinträchtigung voraus.

Jetzt müsste man einmal schauen, wie es bei Ihnen dann rauskommt. Ich habe gerade Herrn Meyer gefragt, wie es aussieht, ob man sagen kann - Sie sagen, Sie sind 400 bis 500 m von der Trasse weg -, ob sie oberhalb oder unterhalb der Grenzwerte dort betroffen sind.

Wenn Sie oberhalb der Grenzwerte betroffen sind, dann muss eben das, was wir hier diskutieren, nämlich die Frage, ob Sie dort aktiven und/oder passiven Schallschutz beanspruchen können, konkret festgesetzt werden. Wenn Sie unterhalb der Grenzwerte betroffen werden, wenn also die Grenzwerte eingehalten werden, dann sieht die Rechtsordnung, obwohl sie dann möglicherweise eine Verkehrswertminderung Ihres Betriebes haben - - Der Grundstücksverkehr reagiert ja dann möglicherweise. Klar, wenn es so ist, wie Sie sagen, im Moment unverlärmt Bereich, ruhiger Bereich, dann wird der Grundstücksmarkt, wenn der künftig verlärmert ist, da sicherlich mit Abschlüssen reagieren. Ob Ihre Besorgnis zutrifft, dass dort keine Kunden mehr - jedenfalls nicht in der Form wie bisher akquiriert werden können - kommen werden, das weiß man nicht. Ich denke, das müssten Sie dann im jeweiligen Abschnitt vielleicht noch einmal detailliert beschreiben. Aber unterhalb der Grenzwertbelastung sind Entschädigungsansprüche nicht vorgesehen. Das ist eigentlich ständige Rechtsprechung. Ich sehe da von der Rechtsprechung her keinen Ansatzpunkt für Ansprüche auf Entschädigung dieser Wertminderung, die sozusagen durch dieses bloße Hinzukommen der Autobahn und die Verschlechterung der Lärmsituation unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte dort entsteht.

von Borries (Einwenderin):

Ich kann Ihnen jetzt schon sagen, es wird unterhalb der Grenzwerte liegen; davon gehe ich aus. Aber es ist zu hoch für meine Gästeklientel. Gibt es irgendeine Möglichkeit, dann für Lärmschutzfenster etc. Zuschüsse zu bekommen? Gibt es da irgendetwas, was ich schon im Vorwege unternehmen kann?

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

So eine Art - ich sage einmal - Subvention bzw. Förderung oder sonstige Lärmschutzmaßnahmen?

von Borries (Einwenderin):

Ja.

RA Dr. Geiger (Antragsteller):

Ist mir nicht bekannt. Also, aus dem Straßenbereich ist mir das nicht bekannt. - Herr Möller, ich weiß nicht, ob Ihnen da etwas bekannt ist. Ich denke, nicht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Dr. Geiger. - Wäre mir auch jetzt nicht bekannt. Wenn autobahnbedingt hier keine Veranlassung dazu gegeben ist, weil die Grenzwerte eingehalten sind, dürfte es darüber hinaus keine Entschädigung geben.

Frau Hüwing!

Hüwing (Einwenderin):

Was passiert bei Erschütterungen beim Bau der Autobahn, wenn Brückenpfeiler eingerammt werden und Gebäude Schaden nehmen?

Verhandlungsleiter Dierken:

Das, denke ich, können wir gleich noch einmal behandeln. Wir haben noch einen gesonderten Punkt, der sich damit befasst, welche Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten erfolgen.

Frau Mehring, zu demselben Thema?

Mehring (Einwenderin):

Zum Thema Lärmschutz. - Wir hatten in unserer Stellungnahme auch zum Lärmschutz Stellung genommen und angemerkt, dass eben die Grundlage nicht aktuell war. Die soll inzwischen aktualisiert sein aufgrund der Verkehrsprognose 2010. Diese Unterlagen liegen uns nicht vor. Die Abwägung unserer Stellungnahmen ist insofern auch relativ dünn, würde ich einmal sagen. Ich muss dazu sagen, ich mache selber Abwägungen - in der Bauleitplanung allerdings; aber bin da schon ein bisschen firm. Die ist recht dünn; denn teilweise werden die Werte genannt, teilweise nicht, die nun die Gebäude auf unserem Grundstück betreffen. Da ist doch meine Frage auch gewesen: Muss man dann nicht neu öffentlich auslegen, wenn man plötzlich eine andere Grundlage hat, sodass jeder da noch einmal Einblick nehmen kann und das auch für sich noch einmal nachvollziehen kann? Für mich ist die Abwägung so, wie sie uns zugeleitet wurde, nicht nachvollziehbar.

Das Nächste, Punkt 2, ist jetzt noch einmal im ganz Speziellen die Situation bei uns mit der Auffahrt. Vielleicht können Sie sie noch einmal zeigen, Herr Matz. Ich hatte angemerkt, dass man eigentlich die Auffahrt mit in die Lärmprognose einbeziehen müsste. Die Antwort, die wir bekommen haben, ist, dass nur der Lärm von dem neu zu bauenden Verkehrsweg und dem zu ändernden Verkehrsweg zu berücksichtigen ist. Das ist nach der 16. BImSchV richtig. Aber in unserem Fall wird die Auffahrt geändert. Insofern ist diese Antwort schlicht falsch.

Dann noch als Drittes meine Frage: Ist in diesem Zusammenhang eigentlich einmal geprüft worden, inwieweit die Sanierungsgrenzwerte für die Bundesstraße 209 heute überschritten sind oder nach der Prognose überschritten werden? Müsste man dann nicht noch einmal konkret darauf eingehen?

Ich habe jetzt ein bisschen Schwierigkeiten, weil ich in der Annahme hergekommen bin, dass man die Stellungnahmen durchgeht. Jetzt ist es thematisch geordnet. Ich muss erst einmal gucken, ob ich noch einen Punkt hatte.

Es wäre auch ganz schön, die Differenz zwischen dem Istzustand und der Prognose noch einmal genau sehen zu können. Die neuen Zahlen sind uns einfach nicht zugeleitet worden.

Dann ist gesagt worden, dass für die Halle ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach für eine Nachnutzung besteht. Wie ist das zu verstehen? Hier sitzt der Mieter neben mir, Herr Mehring junior, der mit seiner Firma gerade den westlichen Teil der Halle gemietet hat. Diese Firma - es sind Veranstaltungstechniker - ist auch nachts dort tätig. Das liegt einfach an der Nutzung, dass dort eine Nachnutzung stattfindet. Aufbauen, abbauen und auch das Umladen, das findet zum Teil alles nachts statt.

Das sind erst einmal die Fragen. Ich schaue noch einmal, ob ich noch etwas finde.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, dann kann Herr Matz erst einmal antworten.

Matz (Antragsteller):

Ich fange einmal an. Wenn ich irgendetwas nicht haben sollte, dann ergänzen Sie bitte noch kurz.

(Folie)

Die Verkehrswege, die wir hier in diesem Planabschnitt an der Wand oben sehen, die dargestellt sind als geplant - alles, was ein bisschen grau ist, auf der Autobahn natürlich und auch die Anschlussstellensituation, die hier teilweise auf Ihrer Seite grau dargestellt wurde -, sind in die schalltechnische Berechnung eingeflossen. Das heißt, wir haben die tatsächlich entstehenden neuen Immissionen beachtet.

Was Ihren speziellen Fall angeht - wir haben vorhin schon einmal darüber gesprochen -, so waren wir ja auch bei Ihnen vor Ort. Wir haben über diverse Punkte schon gesprochen und haben im Zusammenhang mit dieser Abstimmung noch einmal ein detailliertes Schallgutachten bzw. eine detaillierte Schallberechnung für Ihren Hallenkomplex aufgestellt, auch hier noch einmal standortbezogen, wo was zu erwarten ist, sprich: Sie haben die Räumlichkeiten benannt, wo Bürotätigkeiten sind. Sie haben Räumlichkeiten benannt, wo Hallenlagerflächen sind etc. Da sind Ihnen die Berechnungsergebnisse entsprechend übersandt worden. Gleiches gilt auch für Ihr Bürogebäude, das angrenzt, und auch, ich glaube, das Wohnge-

bäude der Eltern. Das heißt, das haben wir thematisch abgehandelt.

In diese Untersuchungen sind auch die neuen Verkehrswerte eingeflossen. Also, das ist nicht auf Grundlage der Verkehrsdaten 2005, sondern auf der Grundlage 2010 erfolgt.

Mehring (Einwenderin):

Das habe ich so verstanden. Aber die Situation, dass der westliche Teil der Halle vermietet ist, ist neu seit dem Gespräch. Da sind jetzt auch Büroräume Richtung - das ist richtig, nicht? - Autobahn ausgerichtet.

Also, noch einmal die Frage: Was ist darunter zu verstehen? Vielleicht Herr Meyer: Worauf haben wir jetzt einen Rechtsanspruch? Lärmschutz dem Grunde nach für eine Nachnutzung - wo besteht da der Rechtsanspruch?

Matz (Antragsteller):

Es gibt im Bereich des Gewerbegebietes - Sie befinden sich komplett im Gewerbegebiet - sowohl Tag- als auch Nachtgrenzwerte. Die können wir da auch nacharbeiten; das ist kein Problem.

Mehring (Einwenderin):

Darum geht es mir jetzt gar nicht.

Matz (Antragsteller):

Als wir bei Ihnen vor Ort waren, war das nicht erforderlich - nach Ihrer eigenen Aussage. Das heißt, wenn sich da jetzt Neuigkeiten ergeben, müssen wir uns das vielleicht noch einmal im Detail angucken. Es ist immer noch einmal infrage zu stellen, wie es zu bewerten ist, dass jetzt nachträglich neue Nutzungen dort00 angesiedelt werden, da die Planung der A 39 ja so weit bekannt ist.

Mehring (Einwender):

Mein Name ist Mehring. - Die neue Nutzung, die Sie da beschreiben, ist ja genehmigt. Diese Gebäude mit den Büros sind so genehmigt und haben ihre Büros zur Straße hinaus. Die sind eben nicht erfasst. Das müsste man dann tun.

Matz (Antragsteller):

Ja, gut.

Mehring (Einwenderin):

Ich entnehme daraus, dass die Auffahrt berücksichtigt wurde. Das ist hier in der Antwort auf unsere Stellungnahme nicht so beschrieben. Die Auffahrt wurde berücksichtigt. Ist das richtig, Herr Meyer?

Matz (Antragsteller):

Das, was da jetzt grau dargestellt ist, ja.

Mehring (Einwenderin):

Gut. - Was war die nächste Frage? Was hatten wir noch? Ich hatte doch mehrere Teile.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, Sie suchen noch.

Mehring (Einwenderin):

Ach so, dass die Lärmbeurteilung nicht nachvollziehbar ist; denn mal wird ein Wert genannt, mal nicht; mal wird einfach nur gesagt: ist unterschritten. - Wie gesagt, uns liegen keine Unterlagen vor.

Matz (Antragsteller):

Die Gesamtuntersuchung zur schalltechnischen Berechnung ist ja der Planfeststellungsunterlage zu entnehmen. Da ist auf gesamter Strecke alles an schutzbedürftigen Gütern berechnet und abgearbeitet worden.

Mehring (Einwenderin):

Ist das nach der Auslegung neu in das Internet eingestellt worden?

Matz (Antragsteller):

Wieso neu?

Mehring (Einwenderin):

Die schalltechnische Berechnung beruhte ja auf der Verkehrsprognose 2005, -

Matz (Antragsteller):

Ja.

Mehring (Einwenderin):

- die öffentlich ausgelegt hat. Ist da jetzt im Internet etwas neu eingestellt? Ich möchte gern das Neue einmal sehen. Man hat doch als Anlieger ein Anrecht darauf, das einmal zu sehen oder einmal zu gucken, ob das nachvollziehbar ist oder nicht.

Matz (Antragsteller):

Noch einmal an dieser Stelle: In den neuen Berechnungen, die Sie erhalten haben, sind die neuen Grundlagen verwendet worden.

Mehring (Einwenderin):

Ich habe keine erhalten.

Matz (Antragsteller):

Die Berechnung, die ich mit Ihnen dort besprochen habe, die einzelnen Punkte, haben Sie erhalten. - Dann ist es nicht bei Ihnen angekommen. Auf jeden Fall habe ich es Ihnen übersandt. Wir haben doch Punkte vor Ort besprochen. Da sind wir mit Ihrem Mann einmal ums Gebäude gelaufen und haben festgehalten, wo was ist. Ich habe danach nachträglich schalltechnische Berechnungen durchgeführt. Sollen wir die einmal an die Wand werfen? Vielleicht hilft das.

Mehring (Einwenderin):

Ist das nicht eine grundsätzliche Frage für alle Anlieger oder alle Betroffenen, dass man die Lärmberechnung eigentlich nachvollziehen können muss? Das ist ja nun eine ganz grundlegende Frage. Daher ist die Frage, ob

das nicht auch deswegen erneut ausgelegt werden müsste.

Verhandlungsleiter Dierken:

Auf jeden Fall ist das eine grundlegende Frage.

(Zuruf von Hempel (Einwenderin))

- Entschuldigung, darf ich das auch einmal eben zu Ende führen?

Es ist natürlich so, dass diese Lärmberechnungen nachvollziehbar sein müssen. Es hat sich jetzt im Laufe des Verfahrens herausgestellt, dass einige Berechnungen fehlerhaft waren, weil die Gebietseinstufungen nicht korrekt waren. Andere Lärmberechnungen oder Lärmgegenüberstellungen sind möglicherweise nicht entsprechend erläutert worden. Davon zu unterscheiden ist die Frage, ob jetzt noch einmal ausgelegt werden muss oder nicht. Aber auf jeden Fall, denke ich, ist es wichtig für Sie, nachzuvollziehen, wie sich diese Lärmberechnung gestaltet. - Wie lange dauert es, wenn das jetzt einmal kurz an die Wand geworfen wird?

Mehring (Einwenderin):

Nein, Sie brauchen das nicht an die Wand zu werfen. Ich suche noch einmal in meinem Ordner, ob nicht vielleicht doch etwas gekommen ist.

Aber meine nächste Frage wäre noch - -

Matz (Antragsteller):

Ich möchte ganz kurz noch einen Punkt dazu sagen, weil es jetzt um die Verkehrsdaten 2005, 2010 geht.

Grundsätzlich haben wir in der Einführung gesehen, dass die prognostizierten Verkehrszahlen insgesamt ein klein wenig runtergehen. Das heißt, die zukünftige oder die neue - nennen wir sie einfach einmal: die neue - schalltechnische Berechnung wird somit logischerweise auch ein ganz klein bisschen nach unten gehen, weil im Verhältnis zu 2005 weniger Verkehr da ist. Das heißt, die Berechnungen, die jetzt bei Ihnen vorliegen, sind auf der sicheren Seite, wenn man so sagen möchte. Es wird also nicht schlechter, auf keinen Fall.

Mehring (Einwenderin):

Gut. - Noch einmal die Frage zu den Sanierungsgrenzwerten auf der B 209. Ist das geprüft worden? Die Bundesstraße 209 ist ja eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen hier im Landkreis, gerade in diesem Abschnitt. Da ist meine Frage: Sind die Sanierungsgrenzwerte heute schon erreicht, oder werden sie mit dem Prognosezeitraum 2025 durch den Anschluss der A 39 überschritten?

Verhandlungsleiter Dierken:

Können Sie das beantworten?

Mehring (Einwenderin):

Das ist einfach die Frage: geprüft oder nicht geprüft? - Herr Meyer?

Meyer (Antragsteller):

Ergänzend haben wir keine sogenannte Lärmsanierung durchgeführt. Aber wir haben eine schalltechnische Untersuchung im nachgeordneten Straßennetz durchgeführt. Das hatten Sie vorher schon einmal angedeutet. Das heißt: Welche schalltechnischen Auswirkungen hat diese Straßenbaumaßnahme, also diese Autobahnmaßnahme, im nachgeordneten Straßennetz? Denn dieses andere Straßennetz - unter anderem andere Bundesstraßen oder auch die Autobahn Richtung Maschen hoch - ist ja nicht Bestandteil dieser Baumaßnahme hier.

Ich habe von Herrn Kossmann Verkehrswerte bekommen, also welche Zunahmen auf diesen Straßen dann stattfinden werden und welche schalltechnischen Auswirkungen diese Zunahmen haben werden. Wir haben nur die Straßen untersucht, bei denen durch diese Autobahnmaßnahme zusätzliche Verkehre entstehen werden.

Man kann grundsätzlich davon ausgehen, dass natürlich auf der Autobahn Richtung Maschen deutliche Verkehrszunahmen vorhanden sein werden, die bei über 2 dB(A), aufgerundet bei 3 dB(A) liegen werden. In allen anderen Straßen liegen sie unter 1 dB (A). In vielen Bereichen sind es durch die - relativ gesehen - geringen Zunahmen nur 0,1 dB (A).

Mehring (Einwenderin):

Noch einmal die Frage - die haben Sie mir nicht beantwortet -: Ist der Sanierungsgrenzwert auf der Bundesstraße 209 heute schon überschritten?

Meyer (Antragsteller):

Das kann man nicht grundsätzlich sagen. Es gibt einzelne Objekte, die dicht an der Straße stehen. Da kann der heutige Sanierungswert überschritten sein. Es gibt andere Häuser, die etwas weiter weg sind, wo es nicht der Fall ist. Das ist also objektbezogen. Das heißt, man muss - wie bei allen anderen schalltechnischen Untersuchungen - jedes einzelne Haus unter diesen Aspekten betrachten.

Mehring (Einwenderin):

Dann **bitte ich doch den Vorhabenträger, das noch einmal näher zu untersuchen, inwieweit die Sanierungsgrenzwerte an der Bundesstraße überschritten sind** bzw. durch die Verkehrszunahme überschritten werden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich nehme diesen Antrag auf. Ich weise auch darauf hin, dass es abwägungsrelevant ist, wie sich auch der Lärm im nachgeordneten Netz erhöht, und dass es insbesondere darauf ankommt, ob die Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete eingehalten sind. Es wird besonders darauf geachtet, ob ein jetzt schon gesundheitsgefährdendes Niveau denn noch weiter erhöht wird. Das ist eine Prüfung, die wir in jedem Fall vornehmen werden, auch vorzunehmen haben. Dazu wird es eine Unterlage geben.

Ich weiß jetzt nicht, was Sie bezüglich der Sanierungsgrenzwerte untersucht haben. Aber wir werden das auf jeden Fall im weiteren Verfahren prüfen und abwägen. - In Ordnung? - Gut.

Dann zum Thema Lärm noch einmal Herr Constien. Ich sammle ganz kurz. Ich habe hier noch mehrere Wortmeldungen. Also, Herr Constien, Herr Ostertag, Herr Willcox. Nehmen wir erst einmal die drei, und dann machen wir gleich weiter.

Constien (Einwender):

Zur Lärmsanierung B 209. Die B 209 ist 1981 umgelegt worden. Sie verlief vorher auf der Bockelmannstraße. Die geht vorbei an der Grundschule Lüne, und dafür gelten strengere Grenzwerte als für Wohngebiete. Darauf sollte man auch noch einmal gucken, dass da nicht auch Sanierungsgrenzwerte in diesem Bereich überschritten werden.

Dann wollte ich gern zu der Dame mit ihrem Hotelbetrieb sagen: Natürlich gibt es immer Menschen, die schon stark betroffen sind, auch wenn die Grenzwerte noch nicht überschritten sind. Das ist eben die Problematik der Gesetzgebung, dass es nicht auf alle Menschen passt. Es gibt auch Personen, die vielleicht dichter dran wohnen und auch schon unterhalb der Grenzwerte gesundheitsgefährdet sind. Zum Beispiel Kinder sind da wesentlich empfindlicher. Es gibt da wissenschaftliche Erkenntnisse, die eben noch nicht in die geltenden Gesetze eingearbeitet worden sind.

Herr Günther hat gestern auch ein Gebot erwähnt, dass man normalerweise bei Autobahneuplanungen von der Wohnbebauung 500 m entfernt bleiben soll. Das ist hier nicht passiert. Da ist die Frage, ob man deswegen bei den Schutzmaßnahmen vorsorglich nicht nur die Gesetzesvorgaben beachten sollte, sondern vielleicht auch die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse, die weit darüber hinausgehen. Für lungen- oder blutgängige Feinpartikel gibt es noch nicht einmal Grenzwerte, die hier irgendwie geprüft werden könnten. Vielleicht sollte man vor dem Hintergrund, dass man in diesem Fall eben nicht 500 m von der Wohnbebauung entfernt geblieben ist, ein bisschen vorsorglicher planen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank noch einmal für die Erläuterung, Herr Constien. - Herr Ostertag!

Ostertag (Einwender):

Ich möchte aufgrund dieser erstaunlich dynamischen Entwicklung in Bezug auf die Schallschutzwand - wir reden jetzt nicht mehr über eine Erhöhung um 50 cm, sondern um 1,50 m, also das Dreifache inzwischen - nur darauf hinweisen, dass aus unserer Sicht diesbezüglich selbstverständlich kein Einverständnis besteht, und bitte auch, dies in das Protokoll aufzunehmen. McDonald's beruft sich insofern auf das Grundrecht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, das auch einen angemessenen Kontakt nach außen gewährleistet. Dieser Kontakt ist für McDonald's als Restaurant der System-

gastronomie von ganz besonderer Bedeutung, da sich erfahrungsgemäß ein hoher Prozentsatz unserer Gäste erst spontan zu einem Restaurantbesuch entschließt. Dieses Grundrecht schützt unserer Ansicht nach auch vor Kontaktstörungen, wie wir sie hier haben, wenn - wie hier - die Möglichkeit zur Einwirkung auf den vorbeifließenden Verkehr verhindert wird.

Jetzt gilt das vorhin Besprochene ganz besonders. Wir sind da bereit, und wir müssen da über einen angemessenen Ausgleich sprechen. Es ist ganz klar, dass es schallschutztechnische Anforderungen gibt, und die müssen auch gewährleistet sein. Aber wir haben - das ist auch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - an anderer Stelle, in Holdorf, einen ähnlichen Fall gehabt. Dort hatten wir im Rahmen der Verbreiterung der A 1 genau dieses Thema vor ungefähr einem Jahr, einem guten Jahr, und dort wurde das Interesse von Ihrer Behörde entsprechend anerkannt. Darauf möchte ich noch einmal verweisen und bitte, das zu berücksichtigen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Ostertag. Der Fall ist mir auch bekannt. Ich denke, dass Herr Matz oder der Vorhabenträger allgemein mit Ihnen im Gespräch bleiben wird, um hier zu entsprechenden Regelungen zu kommen.

Herr Willcox!

Willcox (BUND):

Ich möchte ganz generell einmal zu der Frage dieser teilweise existenziellen Betroffenheiten anmerken, dass jede einzelne Betroffenheit, die in Richtung einer Enteignung oder Existenzgefährdung hinausläuft, aufgrund der großen Bedeutung des Eigentumsrechts und des Existenzrechts in unserer Rechtsordnung letzten Endes ein grundlegendes Hindernis darstellen kann und geeignet ist, einen entsprechenden Abschnitt dort zu gefährden.

Da es sich bei der A 39 um ein Vorhaben handelt, das nur in der Gesamtgestaltung praktisch verkehrsrelevant umzusetzen ist, also letzten Endes funktional wirkt, müssen diese Aspekte in meinen Augen von Anfang an berücksichtigt werden. Man kann eben nicht sagen: Na ja, tragen Sie das in dem entsprechenden Abschnitt vor, wenn es Sie denn sozusagen konkret betrifft. - Letzten Endes sind das Belange, die ganz grundsätzlich das Verfahren als Ganzes betreffen, und so müssen sie auch bewertet werden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Willcox, für diesen Vortrag. Ich denke, dass die Planfeststellungsbehörde weiß, welche rechtlichen Maßstäbe sie bei der Prüfung solcher Belange ansetzen muss und dass das alles nicht einfach geprüft werden kann, auch wenn jetzt die Erörterung manchmal den Eindruck erweckt, als sei das alles relativ einfach zu beantworten. Wir wissen natürlich jetzt im Abschnitt, welche Probleme in etwa auf uns zukommen. Gleichwohl haben wir auch schon an den vergangenen zwei Tagen darüber geredet, welche Vorteile die Abschnittsbildung

hat und dass der Vorhabenträger diese auch nutzen können muss.

Deswegen geht mein zweiter Hinweis noch einmal dahin, dass Sie angesichts der fortgeschrittenen Zeit - dies gilt ohnehin - jetzt bitte tatsächlich nur noch das vortragen mögen, was Sie in den eigenen Belangen betrifft. Sonst, denke ich, kommen wir diese Woche nicht mehr aus dem Saal heraus. Das ist ganz wichtig.

Wir haben jetzt den Punkt „Immissionen, insbesondere im nachgeordneten Netz“ betrachtet. Ich rufe dazu noch Frau Gerdts auf.

Gerdts (Einwenderin):

Ich habe noch einmal eine Frage zur Verkehrsbelastung an der B 216. Ich komme aus Barendorf und wohne direkt an der B 216. Ich denke, durch die Anschlussstelle wird die B 216 auch so eine Art Zubringerfunktion bekommen.

Sie haben mir geschrieben, dass der Verkehr auf der B 216 eher abnehmen würde. Das kann ich kaum glauben, zumal Sie vorhin selber gesagt haben, dass Sie festgestellt haben, dass der Verkehr auf der B 216 in den letzten Jahren zugenommen hat und dass auch der Schwerlastverkehr weiter zunehmen wird. Vielleicht können Sie noch einmal etwas dazu sagen, wie die Verkehrsbelastung an der B 216 bewertet wird.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Gerdts, für den Vortrag. - Herr -ann wird dazu antworten.

Kossmann (Antragsteller):

Ja, ich kann darauf antworten. Es ist richtig, was ich vorhin gesagt habe, dass der Schwerverkehr in den letzten fünf, sechs Jahren zugenommen hat, zumindest im Vergleich 2005 zu 2010. Es ist aber auch so, dass gerade der Schwerverkehr der Verkehr ist, der die größten Weiten hat. Das heißt, er sucht sich heute einen Weg von irgendwo nördlich Lüneburg nach irgendwo deutlich südlich Lüneburg. Das ist genau der Verkehr, der hinterher die A 39 nutzen wird. Das heißt, der Schwerverkehr wird deutlich zurückgehen.

Ich habe gerade einmal die Verkehrsuntersuchung aufgemacht. Wir haben also im Planfall östlich von Barendorf noch rund 300 Fahrten drauf, und wir haben im Bezugsfall ohne Autobahn knapp 1.000 Fahrten drauf. Das ist praktisch eine Drittelung des Schwerverkehrs. Sie haben sicherlich recht, es gibt auch Zubringereffekte. Das heißt, Verkehre aus dem östlichen oder auch aus dem westlichen Bereich werden sicherlich an der Anschlussstelle gebündelt werden. Aber der Entlastungseffekt aufgrund der neuen Autobahn ist deutlich größer als der Zubringereffekt, der sich dort einstellen wird.

Das gilt auch für die B 216, für alle Ortslagen, auch östlich von Barendorf noch. Wir wissen ja, dass die B 4 nicht die einzige Bundesstraße ist, die diesen Nord-West-/Süd-Ost-Verkehr aufnimmt, sondern dass die B 216

genauso eine Straße ist. Gerade diese Bundesstraßen, die ja auch dafür da sind, den weiteren Verkehr aufzunehmen, werden von der Autobahn am meisten profitieren.

Verhandlungsleiter Dierken:

Schönen Dank, Herr Kossmann. - Ich denke, das sind Ergebnisse, die die Verkehrsuntersuchung geliefert hat.

Gibt es weitere Fragen zum Lärm im nachgeordneten Netz? - Herr Hartig!

Hartig (Einwender):

Meinen Einwand, den ich dazu gemacht habe, darf ich jetzt vielleicht einmal vortragen.

Allen Fachleuten wird mittlerweile klar, dass die Akzeptanz von Schallimmissionen bei der Bevölkerung weiter stark abnimmt, und das bei gleichzeitiger Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit steigendem Verkehrslärm. Vor diesem Hintergrund planen Sie eine Bundesautobahn direkt durch eine historische Stadt wie Lüneburg, die schon im Mittelalter für diese Region von herausragender Bedeutung war. Dieser Vorwurf trifft natürlich genauso auch Ihre Gesamtkonzeption, die insgesamt viel zu nah an dicht besiedelten Gebieten entlangführt. Als verantwortlicher Vorhabenträger müssen Sie sich wirklich fragen lassen: Wie kommen Sie überhaupt zu so einer Vorzugsvariante? Oder - wie ich geschrieben habe -: Geht's noch? - Die Antwort darauf war: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ich möchte zu diesen Schallberechnungen jetzt wirklich einmal die Karten sehen, auf denen zu erkennen ist, wie sich der Schall auswirkt und wie er sich verteilt. Dazu gibt es ja Untersuchungen und auch Karten, die wir hier noch nicht gesehen haben.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, Sie meinen die Isophonenlinien, denen man entnehmen kann, wie sich der Schall ausbreitet. Das ist die eine Sache. Ich denke, das können wir noch einmal auflegen.

Die erste Frage ging praktisch dahin: Welche Grundsätze der Trassenfindung haben Sie gewählt, insbesondere auch § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz, Trennungsgebot? Was hat Sie - noch einmal kurz dargestellt - dazu bewogen, diese Trasse zu nehmen und nicht etwa außen um Lüneburg herumzugehen? - Ich denke, das können wir noch einmal kurz beantworten.

Padberg (Antragsteller):

Das sind die Untersuchungen, die im Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sind. Wir haben zahlreiche Varianten - ich glaube, insgesamt 600 km Autobahn - untersucht. Wir haben Varianten untersucht, die östlich von Lüneburg geführt worden sind, die also im Bereich Ebensberg aus der vorhandenen Ostumgehung rausgeschwenkt sind. Die haben sich in einem gesamtplaneri-

schen Variantenvergleich letztendlich als schlechter dargestellt, als es unsere Vorzugsvariante ist.

Wir haben dann unsere Vorzugsvariante auch noch mit einer Westumfahrung von Lüneburg in einem gesamtplanerischen Variantenvergleich gegenübergestellt. Auch hier sind wir unter Berücksichtigung aller Belange zu dem Ergebnis gekommen, dass die Variante, die die Trasse der Ostumgehung aufgreift, die Vorzugsvariante ist. Sie bündelt die Verkehre. Demgegenüber schafft die Westvariante neue Betroffenheiten, insbesondere im Hinblick auf Lärm. Gleiches gilt für die Varianten, die weiter östlich von Lüneburg verlaufen. Auch dort haben wir wieder neue Betroffenheiten. Umweltfachliche Aspekte spielten damals sicherlich auch mit eine Rolle. So haben wir eben unsere damalige Vorzugsvariante begründet.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Frau Padberg. - Kann man noch einmal kurz eine Isophonenkarte auflegen? - Oder, Herr Hartig, reicht Ihnen diese Antwort erst einmal?

(Hartig (Einwender): Die Isophonenkarte ist sehr aussagekräftig!)

- Gut. Ist in Ordnung. - Herr Meyer!

Meyer (Antragsteller):

Ich möchte zum Thema Isophonenkarten gern noch Stellung nehmen. Wir haben Isophonenkarten in der Vergangenheit auch in den verschiedenen Veranstaltungen hier in der Uni gezeigt. Isophonenkarten bilden immer nur eine grobe Einschätzung einer Situation ab. Sie können nie ganz genau an einem Gebäude einen Pegel angeben. Das, was wir hier den Planfeststellungsunterlagen beigefügt haben, ist objektbezogen. Das heißt, an jedem Gebäude, wo ein Anspruch sein könnte, wurden in jeder Etage auch die Beurteilungspegel für jede Gebäudeseite ermittelt. Hier wurde also eine viel exaktere Untersuchung durchgeführt, die auch direkt im Nahbereich die abschirmende Wirkung oder auch die Reflexion von den Nachbargebäuden berücksichtigt. Daher kann eine Isophonenkarte nur als grober Anhalt dienen. Sie hat dazu auch in der Vergangenheit, eben im Vorfeld zur Information, gedient. Ich weiß nicht, ob es heute hier Sinn macht, Isophonenkarten zu betrachten, wenn es um irgendwelche genauen Pegel geht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, es ging darum, noch einmal zu verdeutlichen, dass mit einer Autobahn, die durch die Stadt geführt wird, eine Schallausbreitung nach beiden Seiten hier visualisiert werden kann. Das ist natürlich immer das Problem. Geht man durch den Außenbereich, dann hat man dort Immobilien, die vorher von Lärm komplett verschont waren und jetzt den Lärm hinnehmen müssen. Geht man durch die Stadt, dann hat man einen schon vorbelasteten Bereich. Wie man es auch macht, es trifft natürlich immer auch Anwohner.

(Folie)

Ich denke, dass sich die Farben von selbst erklären; von dunkel nach hell, das stellt die Lärmintensität dar. Ich denke, das ist recht selbst erklärend.

Wir hatten noch eine Wortmeldung dort am Gang. Bitte!

Sauke-Gensow (Einwender):

Ich hatte vorhin schon einmal die Frage gestellt, wie es dazu kommen kann, dass dieser Lärmschutzwall nördlich vom Tunnelausgang, Richtung Lüner Holz, Eisenbahn, da wegfällt. Ich habe eben diese Isophonenkarte gesehen. Im linken Bild, da unter diesem Nordpfeil, das ist diese betroffene Stelle. Ist das die Darstellung ohne Lärmschutzwall, Herr Meyer?

Meyer (Antragsteller):

Nein. Das ist die Darstellung mit den Lärmschutzmaßnahmen.

Sauke-Gensow (Einwender):

So, wie sie dann ausgeführt werden würden?

Meyer (Antragsteller):

Genau, wie es sich dann künftig darstellen wird, wobei die braunen Bereiche Grenzwertüberschreitungen in Mischgebieten sind und der rote Bereich die in Wohngebieten. Wenn also innerhalb des roten Bereiches Bebauung vorhanden wäre, gäbe es eine Überschreitung.

Sauke-Gensow (Einwender):

Wie sieht das Ganze da nachts aus?

(Folie)

- Aha. Im Nachtbereich sieht es schon extrem anders aus. Da geht es wirklich bis an die Wohnbebauung von Adendorf ran.

Meyer (Antragsteller):

Wie gesagt, das können nur Anhaltswerte sein; denn auf die Fläche wird ein Raster gelegt, und in einem Rastermittelpunkt wird ein Wert ermittelt, und diese Werte der Raster werden dann gemittelt zu diesen Werten. Von daher ist es ein Anhaltswert für eine Lärmsituation, aber Sie können hieraus nicht den Pegel exakt an einem Gebäude ableiten. Die sind in den Planfeststellungsunterlagen.

Sauke-Gensow (Einwender):

Das basiert auf einem offenporigen Asphalt, -

Meyer (Antragsteller):

Ja.

Sauke-Gensow (Einwender):

- der sechs Jahre seine Funktion erfüllt. Danach ist er abgenutzt und dann so zu bewerten wie ein normaler Asphalt, der im Prinzip ganz normale laute Abrollgeräusche produziert. Diese Lärmmessungen sind da jetzt aber nicht drin, oder? Oder würde dann nach acht Jahren die Straße aufgerissen werden, obwohl die Straße augen-

scheinlich noch schön ist, keine Schlaglöcher usw. drin sind? Würde man dann auf einmal, mir nichts, dir nichts diese Sache wegreißen und da wieder offenporigen Asphalt installieren?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Sauke-Gensow, das Thema - da waren Sie wahrscheinlich nicht dabei - ist auch schon am gestrigen Tag behandelt worden. Es wird dazu eine Nebenbestimmung auch in den Beschluss aufgenommen werden, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, diesen Korrekturwert von 5 dB (A) auf Dauer sicherzustellen. Es ist nicht so, dass man nach fünf Jahren sagt, jetzt haben wir hier wieder plus 5 dB (A), und dabei bleibt es dann. Das wird so nicht passieren.

(Sauke-Gensow (Einwender): Das war eine wichtige Aussage!)

Danke. - Frau Mehring hat sich noch einmal gemeldet.

Mehring (Einwenderin):

Ich habe inzwischen in meiner Akte nachgesehen. Also, ich habe die neuen Zahlen in der Tat nicht; sie liegen nicht vor.

Dann noch einmal zu der Frage, die ich gestellt hatte, die aber nicht beantwortet worden ist. Es ist in Ihrer Antwort festgestellt worden, dass bei der Halle ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach für eine Nachnutzung besteht. Was bedeutet das? Bedeutet das, dass da von Ihrer Seite Schallschutzfenster eingebaut werden, oder was bedeutet das?

Matz (Antragsteller):

Nein. Es muss zunächst geprüft werden: Besteht eine nächtliche Nutzung? Dann ist es bei Ihnen auch ganz wichtig - da ich die Örtlichkeit ja nun mittlerweile gut kenne -, wo sich die Nutzung befindet. Dann muss noch festgestellt werden, dass es tatsächlich eine Nachwertüberschreitung gibt, also die Grenzwerte tatsächlich überschritten werden.

Mehring (Einwenderin):

Das ist ja von Ihnen schon festgestellt worden.

Matz (Antragsteller):

So. Wenn es da eine Nutzung gibt, dann muss man gucken, ob dann passiver Schallschutz an dieser Stelle notwendig ist. In dem Falle, wenn es ein Bürogebäude ist, werden sicherlich in irgendeiner Weise Fensterbauarbeiten oder Ähnliches stattfinden.

Mehring (Einwenderin):

Okay. Das heißt, wie ist die Vorgehensweise? Sie besuchen uns dann wieder?

Matz (Antragsteller):

Das bin ich dann nicht mehr. Aber es wird dann wieder Kontakt mit Ihnen aufgenommen, wenn der passive Schallschutz abgewickelt wird.

Mehring (Einwenderin):

Okay, alles klar. - Müssen wir das noch einmal beantragen, oder ist das hiermit aufgenommen? Müssen wir das noch einmal schriftlich machen?

Matz (Antragsteller):

Das wird generell so gehandhabt. Da brauchen Sie nichts zu beantragen.

Mehring (Einwenderin):

Ich habe hier noch einmal weitergesehen. Ich hatte für das Architekturbüro - Sie sagen ja, Sie kennen die Örtlichkeit inzwischen genau - noch einmal ermittelt. Da ist der DTV-Wert zugrunde gelegt worden, und es ist festgestellt worden, dass wir keine Tagwertüberschreitung haben. Ich weiß nicht, ob man nach der 16. BImSchV nicht den DTV-Wert nur für Werktagen dort anlegen müsste, weil wir ja nur werktags da arbeiten. Wir arbeiten in der Regel nicht am Wochenende dort. Also, es ist eben extrem laut; sonst würde ich das hier heute nicht sagen.

Meyer (Antragsteller):

Grundsätzlich: Festgelegt ist es in der 16. BImSchV, wie Sie eben gesagt haben. In dieser 16. BImSchV sind auch alle anderen Regeln festgelegt, wie vorzugehen ist. Damit bezieht sich das beim DTV nicht nur auf Werktagen, sondern grundsätzlich auf einen Mittelwert über alle Tage, und zwar im Prognosejahr. Es gibt da also keine Unterscheidung.

Wir machen hier Folgendes: Wir haben an allen Gebäuden gerechnet, haben an Ihrem Gebäude jetzt auch noch nachgerechnet und haben da festgestellt: Es sind Tagwertüberschreitungen nicht vorhanden. Nachwertüberschreitungen sind vorhanden. Das heißt, dem Grunde nach wird festgestellt, es besteht, wenn denn Grenzwerte überschritten sind, ein Anspruch auf Lärmschutz. Alles, was daraus weiter resultiert, wird in einem späteren Verfahren auf der Basis der 24. BImSchV nach dem Planfeststellungsverfahren dann konkret ermittelt und auch festgelegt. Wir können heute hier nicht festlegen, an dem Zimmer wird das und das gemacht, weil das davon abhängt, welche Fenster da tatsächlich vorhanden sind, wie groß die Fenster sind, wie dick die Wände sind usw.

Mehring (Einwenderin):

Das habe ich jetzt auch nicht erwartet, dass Sie das heute genau festlegen. Aber ich habe natürlich schon erwartet, dass meine Stellungnahme abgewogen wird, und zu diesem Punkt gibt es keine Antwort. Das zieht sich eigentlich ein bisschen wie ein roter Faden durch. Also, noch einmal bitte: Nacharbeiten bei der Abwägung.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke für den Hinweis, Frau Mehring. - Die Einwendungen - das wiederhole ich gerne -, die zum Vorhaben eingegangen sind, unterliegen natürlich unserer Prüfung. Es ist immer hilfreich, wenn wir dazu auch die Meinung des Vorhabenträgers haben. Wenn das an der Stelle ein wenig dürftig ist, müsste ich, falls ich Probleme kriege, das abzuwägen, noch einmal nachfragen, und dann lasse ich mir noch einmal Material liefern. Also, das wird auf jeden Fall bearbeitet werden.

Wir sind jetzt schon geraume Zeit dabei. Ich hatte anfangs erwähnt, dass es heute voraussichtlich bis 15 Uhr dauern sollte. Das haben wir jetzt schon einmal um eine gute Viertelstunde überschritten. Ich würde deswegen jetzt auch zum nächsten Punkt kommen. Das betrifft das Thema **Baustellenbetrieb**. Das ist - muss ich allerdings sagen - ein Punkt, der gestern deswegen relevant geworden war, weil wir den Lärmschutztunnel behandelt haben und dort die Frage des Baustellenbetriebs besonders relevant war. Da wir jetzt auch oder gerade die anderen Teile der Strecke behandeln, ist die Frage, ob es hier noch überhaupt Einwendungen gibt, die sich auf den Baustellenbetrieb beziehen.

Herr Meyer und dann Frau Mehring noch einmal.

Reinhard Meyer (Einwender):

Ich habe dazu noch eine Frage. Ich hatte auch das fehlende Umleitungskonzept kritisiert. Da wurde am Montag schon einmal gesagt, man versucht, während der Bauphase innerhalb der Trasse zu fahren. Das wäre grundsätzlich ein Problem. Aber man versucht, innerhalb der Trasse zu fahren. Wie verhält sich das denn bei dem - ich sage einmal - sogenannten Tunnel, bei den 398 m? Kann man, wenn man den baut, während der Bauphase dann in der Trasse fahren, oder muss während dieser Bauzeit doch ein Umleitungskonzept geschaffen werden, das es nicht gibt?

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Meyer, für die Frage. Das sind zwei Fragen, die im Prinzip schon beantwortet worden sind. Ein Umleitungskonzept wird es in irgendeiner Form geben. Wie ich heute schon sagte, wird das Thema Umleitungen nicht völlig unbeachtet bleiben. Die Frage ist natürlich, inwiefern das Voraussetzung ist für eine rechtmäßige Planfeststellung. Das bleibt zu prüfen. Es ist, soweit kann ich jetzt schon dem Vorhabenträger vorgreifen, ein Umleitungskonzept auch in Abstimmung mit der Stadt Lüneburg, und da sollen auch die umliegenden Gemeinden nach dem Wunsch der Stadt Lüneburg beteiligt werden.

Vielleicht erläutern Sie noch einmal ganz kurz den Baustellenverkehr auf der Trasse.

Matz (Antragsteller):

Das Umleitungskonzept dient auf jeden Fall definitiv nicht dem Baubetrieb der A 39, sondern ausschließlich dem punktuell eintretenden Havariefall, durch Unfall etc. Für die Baumaßnahme an sich ist geplant, auf der gesamten

Länge der A 39 im Abschnitt 1 eben möglichst über die heutige B 4 zu beschicken. Es ist durchgehend der Wille und auch der Grundsatz der weiteren Planung, den sogenannten Vier-plus-null-Querschnitt durchzuziehen, das heißt, sofern es geht, möglichst beide Fahrstreifen einer Fahrtrichtung auf die gegenüberliegenden mit zu verschwenken. Es wird Bereiche geben, wo das vielleicht nur auf zwei plus eins bzw. auf drei plus null geht, wo es dann sehr eng wird. Aber auch im Tunnelbereich werden beide Richtungen dann nachher jeweils über eine Seite abgewickelt.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz, für die Antwort. Ich denke, dass sich auch die Frage des Baustellenbetriebs auf die Trasse beschränkt und wir deswegen hier schon weitgehend durch sind.

Wir haben jetzt noch zwei Punkte, die ich von der Tagesordnung her noch - -

(Zuruf)

- Ach, Frau Mehring! Sie sehen, meine Konzentration lässt nach. Deswegen bin ich auch bemüht, diesen Termin nicht allzu lange dauern zu lassen, weil eine sinnvolle Erörterung dann nicht mehr möglich ist. Ich will Sie aber auch nicht noch einmal im neuen Jahr bestellen. Deswegen bitte ich noch einmal darum: Fassen Sie sich kurz. - Frau Mehring!

Mehring (Einwenderin):

Das werde ich tun. - Ich habe in der Stellungnahme noch einmal auf mögliche Vibrationen hingewiesen. Die Gebäude, die der Mehring Vermögensgesellschaft gehören, liegen sehr nahe an der künftigen A 39 und auch am Baustellenbetrieb. Das Architekturbüro hat bereits heute Risse im Gebäude, von denen wir nur vermuten, dass sie durch den Betrieb der B 4 entstanden sind. Wir befinden uns ja auch schon fast im Ilmenau-Tal, also in entsprechendem Untergrund. Insofern bitte ich, im Falle des Baus hier nicht nur gegebenenfalls eine Beweissicherung durchzuführen, sondern tatsächlich eine Beweisführung durchzuführen.

Ein Punkt noch zu Luftschadstoffen. Da hatte ich darauf hingewiesen, dass auch da die falschen Verkehrszahlen zugrunde liegen. Da ist jetzt in der Antwort nur gesagt worden: Die Quelle der verwendeten Verkehrszahlen ist im Luftschadstoffgutachten angegeben und war als aktuelle Datenbasis die Grundlage des Luftschadstoffgutachtens. - Welche Daten sind denn zugrunde gelegt worden, 2005 oder 2010?

Matz (Antragsteller):

Die Daten vom Luftschadstoffgutachten basieren auf den Verkehrszählungsdaten 2010. Das sind also schon die aktuellen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Matz. - Zu der ersten Frage kann ich vielleicht antworten: Beweissicherung können Sie prak-

tisch zusagen? Wenn Sie das jetzt machen, dann hat sich das Thema erledigt; wenn nicht, dann bräuchte ich natürlich Anhaltspunkte, aus denen sich entnehmen lässt, dass hier eine Beweissicherung erforderlich ist bzw. dass sich Anhaltspunkte ergeben, dass hier Schäden eintreten können.

Matz (Antragsteller):

Auch dazu haben wir in den vergangenen Tagen bereits ausgeführt. Wenn für uns erkennbar ist, dass durch besondere Arbeiten Beweissicherungsverfahren unumgänglich und notwendig sind, dann stehen wir dafür ein. Wenn es nicht ersichtlich ist, dass Schäden durch den Bau der A 39 zu begründen sind, dann muss man das wirklich noch einmal im Einzelfall betrachten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke schön. - Frau Mehring, ist Ihnen damit erst einmal gedient?

(Mehring (Einwenderin): Ja!)

- Gut. Ich denke, das Thema Baustellenbetrieb haben wir insoweit jetzt auch schon erörtert.

Gibt es noch Meldungen zu den **nachfolgenden Punkten, insbesondere Naherholungs-, Wohnumfeldfunktionen?** - Frau Gerdts!

Gerdts (Einwenderin):

Ich hatte einen Vorschlag zur Radwegführung gemacht, und zwar: Von Barendorf kommend, kurz hinter dem Elbe-Seitenkanal wird die B 216 ja verschwenkt. Diesem Schwenk folgt auch der Radweg. Dadurch wird der Radweg von Barendorf nach Lüneburg natürlich länger und ist auch durch Lärm- und Schadstoffimmissionen stark belastet. Meine Idee, wenn es überhaupt so weit kommt, war, den Radweg doch in der bisherigen Form zu erhalten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Frau Gerdts. - Herr Matz - oder wer möchte antworten?

Matz (Antragsteller):

Wir haben, wie Sie ja festgestellt haben, die B 216 dort aus diversen Gründen verschwenkt. Die Radwegführung ist auf Grundlage der geltenden Richtlinien mit dem Verkehrsweg B 216 geführt worden, und zwar auf eine sichere Art und Weise, ganz besonders hinsichtlich Knotenpunkten und Unter- bzw. Überführung.

(Folie)

Wir haben hier oben in dem Bereich eine explizite Ausfädelungsmöglichkeit für den Radverkehr und damit verbunden im Bereich des anliegenden Gewerbegebietes ermöglicht. Wir möchten natürlich die gewonnenen Flächen, die hier so ein bisschen grün dargestellt sind, also die alten Flächen der B 216, für mögliche Neunutzung freihalten. Was heißt „freihalten“? Also, wir möchten eben die Rekultivierung überhaupt ermöglichen. Von daher ist

der Bau eines separaten Radweges an der Stelle zum einen aus Sicht des Vorhabenträgers nicht notwendig, zum anderen würde er Gewerbeerweiterungen bzw. anderweitige Nutzungen dieser neu zur Verfügung stehenden Flächen verhindern.

Verhandlungsleiter Dierken:

Danke, Herr Matz. - Ich denke, eine deutliche sowie unbefriedigende Antwort, was ich Ihrem Gesichtsausdruck entnehme. So ist der Stand der Dinge.

Herr Voigts noch einmal. Ich neige jetzt aber dazu, den Termin langsam zu schließen. Deswegen bitte ich auch noch einmal darum, sich prägnant zu fassen. Danke schön.

Voigts (Einwender):

Eine kurze Frage. Vielleicht habe ich vorhin auch nicht aufgepasst. Es dreht sich um den Baustellenbetrieb. Da sind wir noch, oder?

Verhandlungsleiter Dierken:

Da waren wir eben. Aber das sei Ihnen jetzt noch einmal vergönnt. Ich bin schnell vorangeschritten.

Voigts (Einwender):

Gut, okay. Aber trotzdem: Ich bin wirtschaftender Landwirt und möchte einfach wissen, ob während dieser Baustellenbetriebsphase sichergestellt ist, dass ich meine Felder bewirtschaften kann und dass auch Beregnungen usw. funktionieren.

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich denke, in dieser Allgemeinheit kann man dazu eine Antwort finden, wenngleich ich annehme, dass auch diese Flächen im zweiten Abschnitt sind, ja?

(Voigts (Einwender): Grundsätzlich!)

- Gut. - Wer kann grundsätzlich darauf antworten?

Matz (Antragsteller):

Sie sprechen jetzt ausschließlich die Beregnung an, oder ist es generell? - Sie werden während der Bauzeit Ihre Flächen grundsätzlich erreichen können. Also, Zufahrten oder Sonstiges, was eventuell betroffen ist, weiß ich jetzt im Einzelfall nicht. Aber die Erreichbarkeit ist grundsätzlich während der Bauphase gegeben.

Was die Beregnung angeht, so soll auch sie möglichst durchgängig gewährleistet werden. Sollte das in gewissen Fällen nicht möglich sein - warum auch immer; das sind immer Einzelfallentscheidungen -, dann muss natürlich noch einmal darüber gesprochen werden, wie dieser Ausfall entschädigt werden kann. Aber grundsätzlich ist der Gedanke, die Beregnung auch während der Bauzeit aufrechtzuerhalten.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank noch einmal, Herr Matz, für diese Auskunft.

Es ist halb vier. Wie gesagt, ich möchte den Termin langsam schließen. Ich nehme jetzt die letzten Wortmeldungen entgegen. - Jetzt sind es auf einmal noch viele. Herr Hartig, Frau Niemann, Herr Schneider, Herr Koch und Herr Voigts, und dann ist Schluss. - Herr Hartig!

Hartig (Einwender):

Danke schön. - Zuerst einmal: Alle meine Einwände, die ich gemacht habe, erhalte ich aufrecht.

Verhandlungsleiter Dierken:

Selbstverständlich.

Hartig (Einwender):

Dann mein **erster Antrag**: Ich beantrage den Planungsstopp für die A 39 Vorzugsvariante und den nochmaligen Einstieg in das Raumordnungsverfahren, Linienfindung.

Zweiter Antrag: Ich beantrage die nochmalige Durchführung des Erörterungstermins für den Planfeststellungsabschnitt 1.

Begründung: Eine strukturierte Abarbeitung der Einwände ist für die Teilnehmer am Erörterungstermin nicht möglich. Es gab mindestens 1.393 Einwendungen. Es wurden 670 Einladungen verschickt. Was ist aus den mindestens 1.393 Einwendungen oder der Zwischensumme von Einwendungen geworden? Welche Einwände wurden zusammengefasst, und unter welcher Nummer 1 bis 670 wurden sie verhandelt?

Verhandlungsleiter Dierken:

Ich nehme am Schluss noch zu dieser Frage Stellung. - Frau Niemann!

Niemann (Gemeinde Altenmedingen):

Ich hatte noch eine Einwendung, die sich aus der gestrigen Diskussion ergab. Ich möchte nur darauf hinweisen. Das betrifft die Diskussion Elbe-Seitenkanal-Querung, also wenn wir von dem Abschnittspunkt ausgehen und der Weiterführung in den Abschnitt 2. Das ist so ein bisschen Zukunftsmusik. Aber ich habe schon einmal gehört, dass es wichtig ist, dass die Brücken auch entsprechende Höhen haben. Wenn wir schon Vorratsplanung für die Zukunft machen, wie wir es heute wieder gelernt haben, dann müssten diese Brücken auch so hoch sein, dass sie dann, wenn das Schiffshebewerk in Zukunft entsprechend umgebaut wird, wovon ich fest ausgehe, gleich die richtige Höhe haben. Darauf wollte ich nur hinweisen.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank für den Hinweis. - Dann haben wir als Nächsten - ich habe es schon wieder vergessen; Sie sehen, die Konzentration lässt nach - Herrn Schneider. Ihr Name fällt mir eben gerade noch ein.

Schneider (Einwender):

Herr Matz hat heute Morgen am Anfang darauf hingewiesen, dass das Modell, von dem hier ausgegangen wird, im Wesentlichen oder grundsätzlich auf den Zahlen von 2005 basiert, dass aber jetzt sukzessive die Zahlen von

2010 nach- und eingearbeitet werden sollen und zum Teil, wie wir gehört haben, auch bereits eingearbeitet worden sind, ohne dass allen Verfahrensbeteiligten die entsprechenden Unterlagen vorgelegen haben.

Ich möchte den **Antrag** stellen, dass in dem Maße, in dem das geschieht, alle Verfahrensbeteiligten zeitnah über entsprechende Veränderungen, die sich für die Planungsgrundlagen durch diese Einarbeitung ergeben, informiert werden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Schneider, für den Antrag. Der ist auch schon mehrfach gestellt worden. Das ist - um mit den Worten von Herrn Dr. Scharf zu sprechen - in unser aller Köpfe implementiert.

Dann Herr Voigts!

Voigts (Einwender):

Ich komme noch einmal auf eine alte Geschichte zurück, die eigentlich schon abgehakt ist: Ortolan. Da schlage ich einfach noch einmal den Bogen. Wie wird damit umgegangen, wenn es zu Neueinbürgerungen von in diesem Fall Tieren, Wildtieren kommt, die heute noch nicht in der Planung drin sind? Ich nenne als Beispiel nur einmal den Wolf, der im Nordkreis Gifhorn angekommen ist und der ja nicht von heute auf morgen weg oder da ist.

Ich schlage den Bogen noch ein bisschen weiter. Die Feldlerche kennt jeder von Ihnen. Von der Haubenlerche hat noch keiner gesprochen, weil sie hier noch gar nicht gewesen. Sie kann aber jetzt in der Phase einmal kommen. Wie wird damit umgegangen? Man hat es ja in Göttingen erlebt: Mit einem Mal waren die Hamster da. Ob nun mit Gummirädern oder nicht, ist ja egal; jedenfalls waren sie da, und der Bau ist um ein paar Jahre verschoben worden.

Verhandlungsleiter Dierken:

Vielen Dank, Herr Voigts. - Dazu kann ich selbst antworten: Artenschutz ist immer zu betrachten, auch in der Bauausführung. Die Haubenlerche ist - das weiß ich selbst - eine Rote-Liste-Art, hier in Niedersachsen vom Aussterben bedroht. Wenn sie wider Erwarten auf einmal im Trassenbereich anzutreffen ist, dann muss man darauf sicherlich gucken. Da kann man nicht einfach drüberbauen. Das ist so. Also, wie gesagt: Artenschutz kann ein Hindernis jetzt auch im Rahmen der Bauausführung sein. Das Gleiche gilt für den Wolf.

Herr Koch!

Koch (Einwender):

Wenn im ganzen Abschnitt 1 gegraben wird: Hat der Bauträger sich schon Gedanken darüber gemacht, was ist, wenn dort archäologische Funde gemacht werden oder Kulturschätze geborgen werden?

Verhandlungsleiter Dierken:

Herr Koch, das kann ich auch gleich beantworten. Wir haben auch das Niedersächsische Landesamt für Denk-

malpflege beteiligt. Wir haben von Herrn Assendorp umfangreiche Auskünfte zu möglichen Fundorten gekriegt, speziell diesen Bereich betreffend. Man kann davon ausgehen, dass der gesamte Trassenbereich vorher diesbezüglich untersucht wird, dass also, wenn solche Funde passieren, natürlich erst einmal gehalten wird. Dann guckt die Archäologie, ob da irgendwelche Funde zu sichern sind. Da wird also nicht einfach drübergebaut.

Dann möchte ich noch einmal kurz auf Herrn Hartig zu sprechen kommen. Es sind 1.660 Einwendungen eingegangen. Davon hat 900 Einwendungen Frau Niemann unterschrieben. Dadurch fällt also schon einmal ein Großteil der Einwendungen weg. Die anderen Einwender sind alle eingeladen worden, konnten kommen und haben sich hier auch zahlreich beteiligt. Es gibt immer noch zwei Erörterungstermine im nächsten Jahr. Die werden auch öffentlich bekannt gemacht. Da kann also noch weiter erörtert werden.

Ich denke, dass ich niemandem auf die Füße trete, wenn ich den Erörterungstermin jetzt schließe. Es gibt im nächsten Jahr noch zwei Termine, und vielleicht sieht man sich dort wieder.

Vielen Dank und guten Heimweg!

(Beifall)

Ende des 3. Verhandlungstages: 15.37 Uhr.

Verhandlungsleiter

Protokollführerin