

GEMEINDE BARENDORF

Der Gemeindedirektor



Gemeinde Barendorf, Schulstraße 2, 21397 Barendorf

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr, Dez. 33
Auf der Hude 3

21339 Lüneburg

Konto: Sparkasse Lüneburg
(BLZ 24050110) Nr. 200 000 48

Auskunft erteilt: Herr Sievers

0 41 37 / 80 08 20
Telefax: 0 41 37 / 80 08 40
e-mail: Rainer.Sievers@Ostheide.de

Öffnungszeiten:
Montags

18.00 - 19.00 Uhr

Ihr Schreiben vom
07.05.2012

Ihr Zeichen
3318-31027/01 (A 39-421)

Mein Zeichen

Barendorf,
20. Juni 2012

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der BAB 39 Lüneburg – Wolfsburg, Abschnitt 1, Lüneburg Nord (L 216) bis östlich Lüneburg (B 216)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinde Barendorf ist durch den sich aus dem Abschnitt 1 erzwungenen fortgeführten Trassenverlauf der BAB 39 über den Elbe-Seitenkanal und darüber hinaus unmittelbar betroffen und wendet sich aus diesem Grund gegen den vorgelegten Feststellungsentwurf.

1. Einwendungen gegen die BAB 39

Zunächst stelle ich den geplanten Bau der BAB 39 als Ganzes infrage. Vor dem Hintergrund der europäischen Schuldenkrise und des seit Jahrzehnten defizitären Bundeshaushalts passt der Neubau einer Bundesautobahn mit ca. 1,1 Mrd. EUR Gesamtkosten (wie im April diesen Jahres vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr verlautbart) nicht mehr in die politische Landschaft. Dies entspricht einer 2,5-fachen Kostensteigerung gegenüber der ursprünglich im Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahre 2003 eingestellten Investitionssumme von 437 Mio. EUR. Mit absolutem Unverständnis nehme ich zur Kenntnis, dass in einem Abschnitt von nur 100 km eine dritte Nord-Süd-Autobahn neben der BAB 7 und BAB 14 gebaut werden soll, der Bundesverkehrsminister aber gleichzeitig öffentlich für die Einführung einer PKW-Maut eintritt, um klaffende Haushaltslöcher für die Erhaltung der Bundesfernstraßen und der knapp 39.000 Brücken zu stopfen.

Die gestiegenen Baukosten verringern unmittelbar das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der BAB 39. So wurde, in einer Mischkalkulation mit der BAB 14, für die ursprüngliche Planung ein Wert von 3,4 (NKV) angegeben. Dieser wurde zwischenzeitlich durch die Bundesregierung unter Einbezug der Bundesstraße 190n und einer nur moderat angenommenen Kostensteigerung von 10 Prozent auf 2,5 (NKV) reduziert. Mittlerweile hat die Bundesregierung unter Einbezug der aktuell prognostizierten Baukosten das Verhältnis auf 1,9 (NKV) reduziert. Ein Wert, welcher in keiner Weise mehr in der Lage ist, den angestrebten Bau der BAB 39 als vordringlichen Bedarf zu rechtfertigen. Zumal bei der Detailplanung folgender



Planungsabschnitte mit einer weiteren Steigerung der Kosten gerechnet werden darf und die für die Ermittlung des Nutzens aufgestellten Verkehrsprognosen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und steigender Ölpreise bezweifelt werden müssen. Noch im Verkehrswegeplan 1992 konnte ein vordringlicher Bedarf nur mit $NKV > 3$ begründet werden. Aus diesem Grund erweist sich nunmehr auch das Ziel der Anbindung des Oberzentrums Lüneburg unter Einbezug der Ostumgehung in die linienbestimmte Trasse durch die Schaffung von sechs Anschlussstellen, einer ca. 400 Meter langen Deckelung und weiterer erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen als eine planerische Fehlentscheidung. So verschlingt nun allein der 7,7 km lange Abschnitt 1 mit zu erwartenden 137 Mio. EUR Investitionssumme etwa 31% der für die gesamte BAB 39 ursprünglich eingestellten Investitionssumme. Vor diesem Hintergrund wäre die westlich an Lüneburg vorbeiführende Trassierung die sinnvollere und günstigere Variante gewesen.

Hingegen wird der wirtschaftliche Nutzen der BAB 39 für die Region durch vorliegende Studien auch in keiner Weise belegt (Verkehrsuntersuchung Nord-Ost 1995 und 2002; Gather/Bartsch: Regionale und wirtschaftliche Effekte des Fernstraßenbaus, Erfurt 1999). Hier werden keine wirtschaftlichen Vorteile des Autobahnbaus gegenüber dem weitaus kostengünstigeren Ausbau von Bundesstraßen festgestellt. Allenfalls führt der Bau der Autobahn zur regionalen Verlagerung von Arbeitsplätzen, ein nennenswerter Zusammenhang zwischen dem Bau von Fernstraßen und der wirtschaftlichen Entwicklung kann hingegen nicht nachgewiesen werden. Mithin wird der angestrebte Bau der BAB allein dem überregionalen LKW-Verkehr nutzen, was dem angestrebten Ziel der Reduktion von CO^2 -Emissionen widerspricht. Die steigende Abwicklung von überregionalem Güterverkehr über das Straßennetz erweist sich als verkehrs- und umweltpolitischer Offenbarungseid, da schlüssige Konzepte für die Nutzung von Bahn- und Schifffahrtslinien fehlen.

2. Einwendungen gegen den Abschnitt 1 der BAB 39

a. Durch die Festlegung der Anschlussstelle B 216 im Planungsabschnitt 1 wird die weitere Trassenführung im Barendorfer Gemeindegebiet vorgegeben. Die sog. Nordvarianten werden ebenso ausgeschlossen wie die sog. Linienbestimmungsvariante. Zugleich wird durch die sog. optimierte Südvariante, der der Vorzug gegeben wird, die Einrichtung einer PWC-Anlage in Barendorf vorbestimmt. Es handelt sich daher um einen sog. Zwangspunkt im Sinne der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BVerwG NJW 81, 2592; NJW 86, 1508; NWwZ 97, 403; NVwZ 01, 900), so dass die Gemeinde als Betroffene zur Erhebung von Einwendungen und soweit erforderlich auch zur Klageerhebung bereits betreffend den Abschnitt 1 berechtigt ist.

b. Durch die Planung werden das durch Art. 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich geschützte Recht der Gemeinde Barendorf auf Selbstverwaltung und ihre Planungshoheit in unangemessener Weise berührt (vgl. Kodal, Handbuch Straßenrecht 7.A. Kap. 37, 30.4; Marschall FStrG 6.A. § 16, 27 m.w.N.). Als Grundzentrum hat Barendorf das raumplanerische Ziel der Wohnraumversorgung auf der Siedlungsentwicklungssachse. Durch die sog. optimierte Südvariante würde der Gemeinde aber die zukünftige Entwicklung von Wohnbebauung in Richtung Westen unmöglich gemacht. Eine Wohnbebauung in anderen Himmelsrichtungen scheidet aus diversen Gründen aus. Die Wohnqualität in dem gerade fertig gestellten Neubaugebiet „Am Stadtkamp“ würde zudem erheblich beeinträchtigt und dadurch die Planung der Gemeinde im Nachhinein konterkariert werden. Die geplante Trassenführung würde auch

GEMEINDE BARENDORF

Der Gemeindedirektor



das südwestlich von Barendorf gelegene Naherholungsgebiet der Gemeinde zerstören, das durch Landwehr, Kraniche, Fledermäuse usw. gekennzeichnet ist.

Anstelle dieser planerischen Belange der Gemeinde Barendorf, die gänzlich unberücksichtigt gelassen worden sind, wird durch die geplante Anschlussstelle B 216 und die weitere Trassenführung einseitig denjenigen der Stadt Lüneburg in Bezug auf das von dieser geplante Gewerbegebiet „Bilmer Berg II“ Rechnung getragen. Durch die auf der gewählten Anschlussstelle der B 216 beruhende sogenannte optimierte Südvariante wird die Realisierung einer PWC-Anlage im Abschnitt 1 unmöglich gemacht, obwohl sich die Anbindung einer solcher Anlage an die Strom-, Frisch- und Abwasserversorgung im Gewerbegebiet „Bilmer Berg II“ und aufgrund ihres gewerbeähnlichen Charakters anbietet. Zudem käme es mit dem Gewerbegebiet und der Autobahn zu einer Überlagerung in der Lärmbelastung, was im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit gegenüber einer Realisierung auf freiem Feld im Gebiet der Gemeinde Barendorf deutlich vorteilhafter erscheint. Es ist weder dargetan noch sonstwie ersichtlich, dass die Planungsabsichten der einen Gemeinde Vorrang vor denen der anderen (kleineren) Gemeinde haben. Gerügt wird daher ein Verstoß gegen das in den §§ 16 Abs. 3, 17 S. 2 FStrG gesetzlich verankerte Abwägungsgebot. Außerdem wird kritisiert, dass mit dem vorliegenden Feststellungsentwurf kein abschließendes Rastanlagenkonzept vorgelegt wird und demzufolge eine Planfeststellung des Abschnitts 1 noch nicht erfolgen darf.

c. Die bei der Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 31.08.2010 geforderte Optimierung des Kreuzungswinkels der BAB 39 mit dem Elbe-Seitenkanal (ESK) ist in der Variantenuntersuchung des Feststellungsentwurfs fehlerhaft umgesetzt. Da für die „Optimierung“ keine Kriterien benannt worden sind, hat eine Abwägung der Kreuzung des ESK unter Betrachtung aller möglichen Trassenverläufe und deren Auswirkungen in dem Raum vor und hinter der ESK-Querung und unter Einbeziehung aller Aspekte, insbesondere der verkehrlichen und umweltfachlichen zu erfolgen. Im Feststellungsentwurf fehlt dazu die Bewertung der sog. optimierten Südvariante, durch die die Gemeinde Barendorf wesentlich belastet wird, vollständig. Ausweislich Top 4 der Facharbeitskreissitzung Umwelt vom 25.08.2011 ist sie jedenfalls unter umweltfachlichen Aspekten anderen Varianten deutlich unterlegen. Die Linienbestimmung enthält im übrigen die weitere Auflage, den seitlichen Abstand zum ESK auf den „technisch machbaren“ Abstand zu beschränken. Durch die sog. optimierte Südvariante wird dieser Auflage in keiner Weise nachgekommen; im Gegenteil, durch den Ostschwenk der sog. optimierten Südvariante wird der Abstand zum Kanal unter erheblicher Zerschneidung der Landschaft maximiert. Hinsichtlich der Lärmbelastung werden ausweislich der Variantenmatrix lediglich die Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung im Bereich Hagen, nicht aber auf dem Gebiet der Gemeinde Barendorf berücksichtigt. Die Planung entspricht also nicht den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums.

Im Erläuterungsbericht (S. 28) werden als einziges Kriterium im Rahmen eines Kostenvergleichs die Kosten der sog. optimierten Südvariante mit 40 Mill. Euro betrachtet. Diese Betrachtungsweise ist in mehrfacher Hinsicht falsch. Die Verengung der Betrachtungsweise allein auf die Kosten wird der Findung einer optimalen Trassenführung ohne Berücksichtigung der Schutzgüter nicht gerecht. Darüber hinaus vergleicht der Feststellungsentwurf an dieser Stelle „Äpfel mit Birnen“, da die sog. optimierte Südvariante nicht den Gelenkpunkt auf der östlichen Seite des ESK trifft, welcher der Kostenberechnung der übrigen Varianten zugrunde gelegt wird. Soweit die Kostenangabe der sog. optimierten Südvariante nur unterstützend in die Entscheidung

GEMEINDE BARENDORF

Der Gemeindedirektor



für diese eingeflossen sein sollte, suggeriert der Feststellungsentwurf mithin einen falschen Eindruck. Aufgrund des längeren Streckenverlaufs der sog. optimierten Südvariante bei ähnlich zu dimensionierenden An- und Abfahrtrampen vor und hinter der Brücke über den ESK sind die wesentlich geringeren Investitionskosten gegenüber der vorherigen Querung ernsthaft anzuzweifeln. Dabei kommt noch hinzu, dass die sog. Linienbestimmungsvariante und die normale Südvariante einem natürlichen Geländeeinschnitt folgen und somit niedriger als Barendorf liegen würden und eindeutig besseren Lärmschutz gegenüber der sog. optimierten Südvariante aufweisen, die sich auf gleicher Höhe wie Barendorf befinden würde, so dass der Schall frei weitergetragen werden kann.

d. Ferner kritisiere ich weitere Abwägungsfehler in der vorgelegten Variantenmatrix (Blatt 1), welche die Entscheidung für die sog. (optimierte) Südvariante unterstützen soll. So ist zum einen das Kriterium des Rückbaupotentials unter dem Punkt der Umweltverträglichkeit nicht geeignet, die Entscheidung für eine Variante zu unterstützen. Da dieses Potential bei der sog. Südvariante als am höchsten angegeben wird, ist diese Variante bei diesem Kriterium mit der Platzierung 1 auch am besten bewertet worden. Die positive Bewertung des Rückbaupotentials ist jedoch wenig einsichtig, weil im gleichen Zuge eine neue Trasse für die B 216 zu erstellen ist, welche bei der Südvariante wiederum am längsten ausfallen muss. Der für die Umwelt positive Effekt der Entsiegelung von Flächen wird somit durch die Versiegelung anderer Flächen kompensiert, sodass die sog. Linienbestimmungsvariante und die sog. Südvariante aufgrund des gleichen Flächenverbrauchs allenfalls mit der Platzierung 1 gleich zu bewerten sind.

Zum anderen wird im Erläuterungsbericht (S. 23) lediglich die sog. Nordvariante bezüglich der Planungsabsichten der Stadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg unter raumordnerischen und städtebaulichen Gesichtspunkten negativ beurteilt, da sie im Konflikt mit dem Hafenneubau steht. Dies findet sich in der Variantenmatrix unter dem Punkt „Auswirkung auf den geplanten Hafenneubau“ entsprechend berücksichtigt. Es ist aber weder begründbar noch ersichtlich, warum beim Kriterium der Entwicklungsmöglichkeit die sog. Südvariante (Platzierung 1) besser als die sog. Linienbestimmungsvariante (Platzierung 2) bewertet wird, da diese Varianten lediglich zu einer anderen Flächenaufteilung führen, sie aber die Entwicklung von Gewerbeflächen durch die Stadt Lüneburg ansonsten nicht berühren. Folgerichtig hätten die sog. Linienbestimmungsvariante und die sog. Südvariante bei diesem Bewertungskriterium gleich bewertet werden müssen (Platzierung 1).

Die Entscheidung für eine Variante anhand vorgelegter Variantenmatrix ist bereits aufgrund dieser Bewertungsmängel abwägungsfehlerhaft. Allein die Korrektur dieser zwei unzureichenden Bewertungen in der Variantenmatrix hätte bereits zur Entscheidung für die sog. Linienbestimmungsvariante führen müssen. Darüber hinaus ist die Variantenmatrix aus oben genannten Gründen unvollständig (Fehlen der sog. optimierten Südvariante, Fehlen von Bewertungskriterien und Bewertungen etc.) und mithin gänzlich ungeeignet, die Entscheidung für die sog. optimierte Südvariante zu stützen.

e. Abschließend lehne ich die mit vorgelegtem Feststellungsentwurf vorgesehene Verkehrsanbindung der Gemeinde Barendorf an die Stadt Lüneburg ab. So sieht der vorgestellte Trassenverlauf getrennte Anschlussstellen der A39 an die B 4 und die B 216 vor, die B 216 wird verschwenkt, und alle Kreuzungsstellen werden mit Lichtsignalanlagen versehen. Durch diese Verkehrsführung wird allen Fahrzeugen aus Richtung Barendorf (und aus dem Großteil des

GEMEINDE BARENDORF

Der Gemeindedirektor



östlichen Landkreises Lüneburg sowie aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg) der Zugang nach Lüneburg über die Dahlenburger Landstraße auf nicht hinnehmbare Weise erschwert.

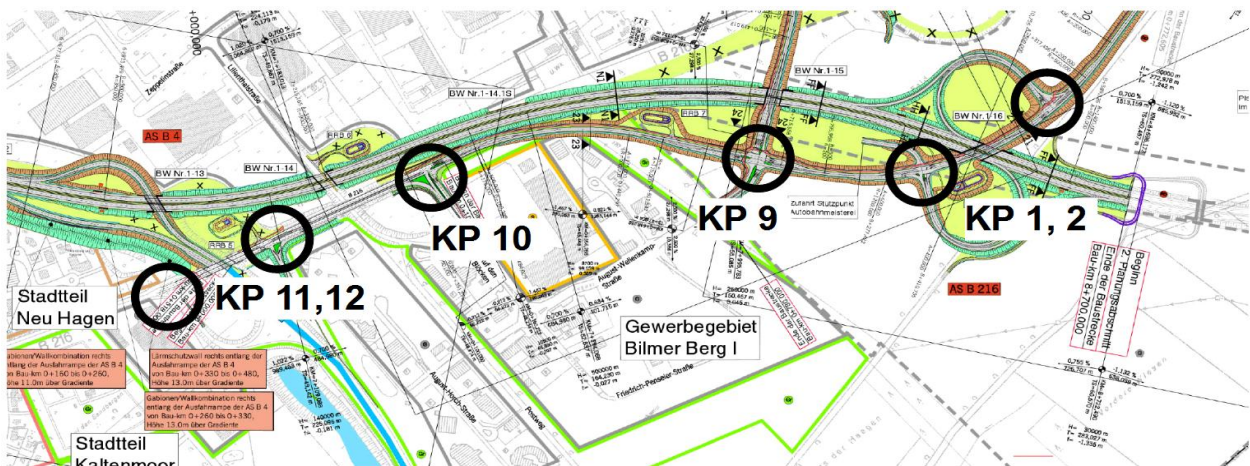
Derzeit erfolgen Zu- und Abfahrt zur L 221 ohne Lichtsignalanlagen. Vor der ampelfreien Auffahrt auf die Ostumgehung in Richtung Hamburg ist nur eine Lichtsignalanlage (LSA). Insgesamt sind der Zu- und Abfluss des Verkehrs nach/von Lüneburg über die Dahlenburger Landstraße meist flüssig, und auf dem Weg in die Lüneburger Innenstadt passiert ein Fahrzeug derzeit lediglich drei LSA (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Aktuelle Verkehrsführung Barendorf – Lüneburg mit Lichtsignalanlagen



Das Anschlussstellenkonzept zur Anbindung von B4 und B216 an die A39 erhöht die Zahl der LSA auf insgesamt sechs (siehe Abbildung 2)!

Abbildung 2: Künftige Verkehrsführung Barendorf – Lüneburg mit Lichtsignalanlagen



In der vorgelegten Verkehrsuntersuchung (Anhang 2a zum Schlussbericht Verkehrsfluss-simulation Planungsabschnitt 1, September 2010) wird diese Verkehrsanbindung simulations-technisch untersucht. Dabei werden die in Abbildung 2 gezeigten Knotenpunkte (KP) definiert.

GEMEINDE BARENDORF

Der Gemeindedirektor



Für diese Knotenpunkte ergeben sich nachfolgende durchschnittliche Wartezeiten bei einer Querung in Ost-West-Richtung (Tabelle 1).

Tabelle 1: Wartezeiten an Knotenpunkten in Richtung Barendorf - Lüneburg

Knotenpunkte	Wartezeit in Sekunden
1	32
2	2
9	40
10	9
11	11
12	4
Gesamt	98

Ungeachtet der wenig plausiblen Wartezeiten an den Knotenpunkten 2 und 12, die einer notwendigen Nachbetrachtung bedürfen, resultiert durch die vorgelegte Verkehrsführung über die sechs LSA eine Fahrzeitverlängerung von insgesamt 98 Sekunden. Dies ist nicht hinnehmbar für die vielen Berufspendler zwischen Barendorf und Lüneburg, weil sich folglich ihre Wartezeiten allein in eine Richtung an 220 Arbeitstagen unter Berücksichtigung eines normalen Verkehrsflusses auf knapp 6 Stunden pro Jahr addieren.

In diesem Zusammenhang kritisiere ich die mit vorgelegter Verkehrsuntersuchung angestellte Verkehrssimulation, die die tatsächlichen Verkehrsströme nur unzureichend abbildet. So wird in der Verkehrsuntersuchung (Anhang 2a, S. 16 f) auf die Eignung der Simulationsergebnisse für die verkehrstechnische Einschätzung aufgrund einer durchsatzmäßigen Bewältigung des Soll-Zuflusses in das Simulationssystem hingewiesen. Eine Validierung des Simulationsmodells, und damit der Simulationsergebnisse, anhand realer Verkehrsflüsse erfolgt allerdings nicht. Alle Annahmen, die das Verhalten von Kraftfahrzeugen (KFZ) und deren Lenkern nachbilden, werden standardisierten Tabellen und Nachschlagewerken entnommen. Dies ist ein schwerwiegender Mangel, da im vorliegenden Feststellungsentwurf eine BAB in einen vorhandenen komplexen Verkehrsverbund eingeplant und keine Autobahn auf der grünen Wiese geplant wird. Ohne die Erhebung wesentlicher Simulationsparameter durch entsprechende Untersuchungen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer sind die Simulationsergebnisse ernsthaft anzuzweifeln. So ist zum Beispiel der angenommene Verkehrsstrom, welche in der Simulation in das Nebennetz B 216 in Fahrtrichtung Lüneburg eingespeist wird, mit 81 Fz/h (Verkehrsuntersuchung, Anhang 2a, S.4; Tabellenwerte von 109 nach 112, 77 PKW und 4 LKW) für die Spitzenzeiten (!) vor dem Hintergrund der vielen Berufspendler, die u.a. aus der Gemeinde Barendorf regelmäßig in Lüneburg in die Bahn umsteigen, deutlich zu niedrig angesetzt. Die Simulation wird somit dem Verkehrsaufkommen des Berufsverkehrs in den Morgen- und Abendstunden nicht annähernd gerecht.

Indes wird schon in der vorgenommenen Simulation darauf verwiesen, dass die Knotenpunkte 9 und 10 mit der Qualitätsstufe D gemäß dem Handbuch für die Bemessung von



Straßenverkehrsanlagen (HBS) bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit sind, da an diesen beiden Knotenpunkten die Verlustzeiten an jeweils einem Fahrstreifen über 50 Sekunden beträgt (Verkehrsuntersuchung, Anhang 2a, S. 33). Dabei entspricht die Definition der Einspeisepunkte im Simulationsmodell (Abbildung 3) noch nicht einmal dem aktuellen Planungstand der Anschlussstellen, da die Kreuzung am Knotenpunkt 9 lediglich als Kreuzung mit drei Fahrrichtungen definiert ist. Tatsächlich wird über diese Kreuzung im Feststellungsentwurf in einer vierten Fahrrichtung das Gewerbegebiet „Bilmer Berg“ angeschlossen. (Abbildung 4). Hierdurch würde sich der Verkehrsdurchsatz an diesem Knotenpunkt für alle weiteren Fahrrichtungen aber um weitere 25% verringern.

Abbildung 3: Einspeise- und Knotenpunkte im Verkehrssimulationsmodell

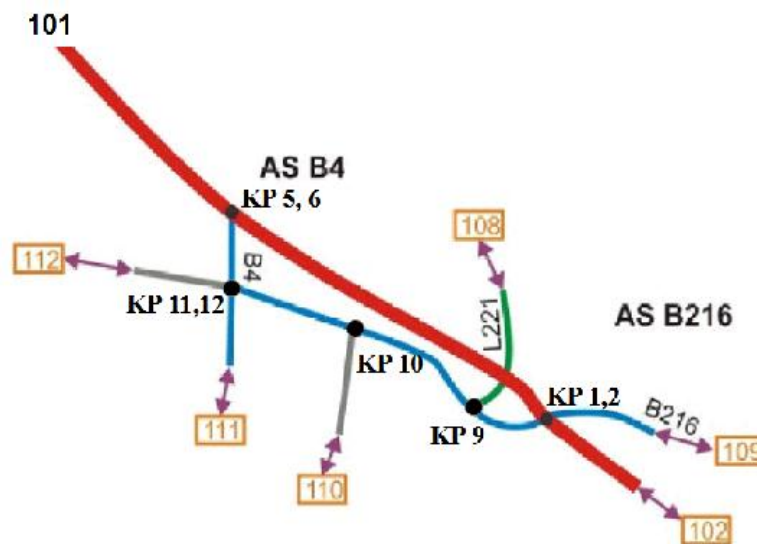
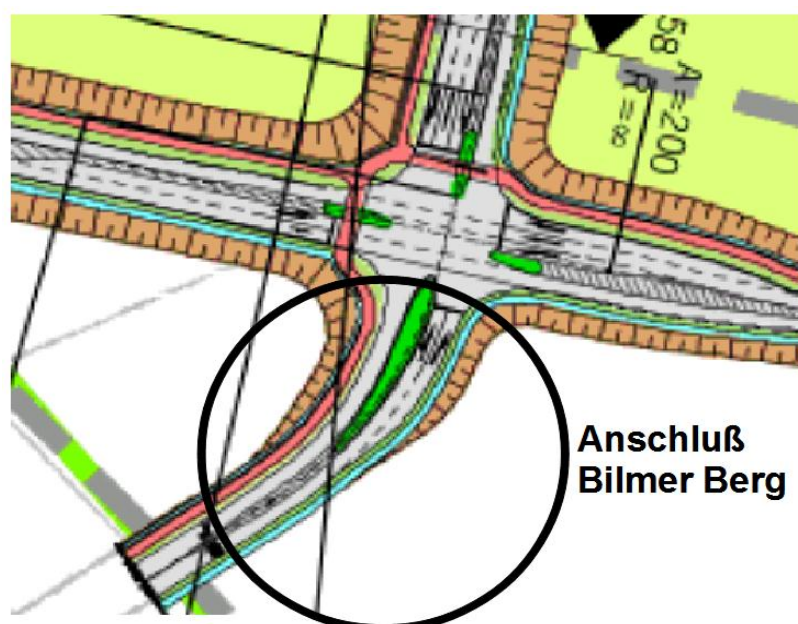


Abbildung 4: Feststellungsentwurf am Knotenpunkt 9





Zusammenfassend halte ich die geplante Verkehrsanbindung der Gemeinde Barendorf an das Oberzentrum Lüneburg in keiner Weise geeignet, den aktuellen Straßenverkehr aufzunehmen. Mit der Umsetzung des vorgelegten Feststellungsentwurfs ergeben sich nicht hinnehmbare wirtschaftliche Nachteile durch verlängerte Fahrzeiten und zu erwartende Wertverluste bei Immobilien östlich des ESK. Es ist in keiner Weise akzeptabel, dass das vorgelegte Anschlussstellenkonzept auf Basis einer zweifelhaften und bereits an ihre Grenzen stoßende Verkehrssimulation erstellt wird.

3. Einwendungen gegen das Verfahren

Mit Schreiben vom 11.05.2012 habe ich die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gebeten, Einsichtnahme in die Bewertungskriterien für die Trassenführung über den ESK zu gewähren. Zuvor hatte dies bereits die Samtgemeinde Osteide mit Schreiben vom 22.03.2011 bei der Landesbehörde beantragt. Die Einsichtnahme wurde mir, ebenso wie der Samtgemeinde Osteide, nicht gewährt, sodass mir eine fundierte Stellungnahme zur Entscheidung für die sog. optimierte Südvariante verwehrt bleibt.

Vor dem Hintergrund der oben dargestellten Gründe sollte der vorgelegte Feststellungsentwurf des Abschnitts 1 der BAB 39 nicht festgestellt und zum Bau freigegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Sievers
Gemeindedirektor

Kay Benson
Bürgermeister