

Erwiderung des Vorhabenträgers zur Stellungnahme / Einwendung Nr.: B006

1. Einwender :

Gemeinde Barendorf
 Schulstraße 2
 21397 Barendorf Gemeinde Barendorf

Schreiben vom: 21.06.2012
 Eingang LVwA: 22.06.2012
 Aktenzeichen der Einwendung:

2. Inhalt der Stellungnahme/Einwendung und Erwiderung des Vorhabenträgers:

Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
<p>Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der BAB 39 Lüneburg -Wolfsburg, Abschnitt 1, Lüneburg Nord (L 216) bis östlich Lüneburg (B 216)</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>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.</p>	<p>01.6.01 Kenntnisnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>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</p>	<p>01.3.01 Nutzen-Kosten-Faktor Im Verlauf der Planungen zur A 39 sind folgende Nutzen-Kosten-Werte ermittelt worden: - 2003 / Projekteinstellung in den Bundesverkehrswegeplan NKV = 3,4 (A 39 + A 14 + östl. B 190n) - 2008 / im Zuge der Linienbestimmung NKV = 2,8 (A 39 + westl. B 190n) - 2012 / kl. Anfrage an die Bundesregierung NKV = 1,9 (A 39) Die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veranlasst. Maßgebend sind hierfür die "Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik Bundesverkehrswegeplan 2003" des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesens (BMVBW). Der Bundestag hat das Gesamtnetzkonzept A 39, A 14 und B 190n mit der Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Verbunden damit ist der gesetzliche Auftrag für die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, die A 39 als vierstreifige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet verlaufenden Teil der B 190n zu planen.</p>

<p>bezweifelt werden müssen. Noch im Verkehrswegeplan 1992 konnte ein vordringlicher Bedarf nur mit NKV > 3 begründet werden.</p>	
<p>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.</p>	<p>02.3.02 Begründung des Planungsabschnittes 1 Die A 39 wird durch die Verbindung der Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg nach ihrer Gesamtfertigstellung die Kriterien einer Verbindungsfunktionsstufe I gem. den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) erfüllen. Zudem verläuft im Abschnitt 1 die geplante A 39 überwiegend lage- und höhentechnisch auf der heutigen B 4 (Ostumgehung). Im Zuge der Entwurfsbearbeitung ist geprüft worden, inwiefern die Anzahl der vorhandenen Anschlussstellen zukünftig erforderlich sein wird. Das sogenannte Anschlussstellenkonzept kann den Planfeststellungsunterlagen entnommen werden. Demnach ist zu empfehlen auf Grund der bereits heute hohen Verkehrsbelastungen auf der B 4 und dem nachgeordneten Straßennetz, sowie der prognostizierten Verkehrsmengenentwicklung die vorhandenen 5 Anschlussstellen weiterhin vorzusehen und sogar auszubauen. Die neue Anschlussstelle B 4 wird zur Anbindung A 39 / B 4 erforderlich. Das letztendlich gewählte Schallschutzpaket im Abschnitt 1 in Form von offenporigem Asphalt, Lärmschutzwällen und -wänden, sowie des geplanten Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld entsprechen in Ihrer Form der aktuellen Gesetzgebung für den Neubau einer Autobahn. Die Zielstellung für die Anlieger einen Vollschutz von 100 % zu erreichen ist mit dem genannten aktiven Schallschutzpaket erreicht worden und ist nur durch wenige passive Maßnahmen zu ergänzen. Die gesamten Vorentwurfsunterlagen des Abschnittes 1, einschl. der zugehörigen Kostenberechnung sind durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geprüft worden und durch den sogenannten „Gesehen-Vermerk“ freigegeben worden.</p>
<p>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 CO₂-Emissionen widerspricht. Die steigende Abwicklung von überregionalem Güterverkehr über das Straßennetz erweist sich als verkehrsun- und umweltpolitischer Offenbarungseid, da schlüssige Konzepte für die Nutzung von Bahn- und Schifffahrtslinien fehlen.</p>	<p>01.2.09 A 39 Inhalt des Bundesverkehrswegeplans Die Autobahnneubaumaßnahme A 39, Lüneburg - Wolfsburg ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 enthalten. Die Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführt. Der endabgestimmte BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen mit dem zugehörigen Bedarfsplan. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt. Die in den Bedarfsplänen als vordringlich eingestuften Vorhaben werden in den weiteren Planungsprozess eingebracht. Für die Bundesfernstraßenprojekte ergeht hiermit ein Planungsauftrag an das entsprechende Bundesland. Darüber hinausgehende Informationen zum Bundesverkehrswegeplan können dem Internetauftritt des BMVBS unter www.bmvbs.de entnommen werden.</p>
<p>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.</p>	<p>03.1.13 Variantenbetrachtung & optimierte Südvariante (2) Bei den durchgeführten Variantenbetrachtungen wurde ein gesamtplanerischer Abwägungsprozess unter Einbeziehung der Nordvariante, der linienbestimmten Variante und der Südvariante (siehe Unterlage 16) durchgeführt. Die nördl. Variante ist aus umweltfachlicher Sicht sehr viel ungünstiger als die übrigen Varianten. Der gegebene Kostenvorteil überwiegt im Zuge des gesamtplanerischen Abwägungsprozesses nicht. Unter Berücksichtigung der in der landesplanerischen Feststellung formulierten Maßgabe der Prüfung einer Trassenoptimierung für die Gewerbegebietsplanung in Lüneburg stellt sich die Südvariante als Vorzugsvariante des gesamtplanerischen Abwägungsprozesses heraus. Vertiefende Untersuchungen im Abschnitt 2 zeigen, dass mit einer Optimierung der Südvariante die</p>

	<p>Maßgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus der Linienbestimmung, wonach eine Optimierung des Kreuzungswinkels zwischen der A 39 und dem Elbeseitenkanal anzustreben ist, berücksichtigt werden kann.</p> <p>Die optimierte Südvariante ergibt sich als Vorzugsvariante im weiterführenden Variantenvergleich des Abschnittes 2 und wurde bereits in der Arbeitskreissitzung am 13.04.2011 vorgestellt und daher im Erläuterungsbericht als Vorzugsvariante ausgewiesen (siehe hierzu Unterlage 1 / Pkt. 3.2.2 ff). Die geplante Trassenführung (Südvariante) lässt auch weiterhin alternative Trassenführungen im weiteren Verlauf des südlichen Korridors zu.</p> <p>Ein Abwägungsfehler liegt somit aus Sicht des Vorhabensträgers nicht vor.</p> <p>Im Abschnitt 1 wird es auf Grund der gegebenen Anschlussstellensituation keinen Standort für eine mögliche Tank- und Rastanlage geben. Der geringe Abstand zwischen der AS B 216 (Nord-, linienbestimmte- und Südvarianten) macht eine Anordnung einer PWC-Anlage nur unter erheblichen Nachteilen möglich. Das Abschnittsende bildet keinen Zwangspunkt für die darüber hinausgehenden Betrachtungen von möglichen Standorten für PWC-Anlagen bzw. T+R Anlagen. Eine Rastanlage westlich des ESK würde aber auch im Abschnitt 2 liegen, so dass das Rastanlagenkonzept auf die Planung im Abschnitt 1 nur minimalen Einfluss hat.</p>
<p>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 Siedlungsentwicklungsachse. 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 das südwestlich von Barendorf gelegene Naherholungsgebiet der Gemeinde zerstören, das durch Landwehr, Kraniche, Fledermäuse usw. gekennzeichnet ist.</p>	<p>01.6.64 Erläuterungen Planungsende</p> <p>Für die gewählte Trassierung der A 39 im Bereich „Bilmer Berg“ und damit verbunden die Querung des Elbe-Seitenkanals ist ein Variantenvergleich durchgeführt worden. Bei diesem Vergleich wurden die Kriterien Raumordnung, Verkehrsverhältnisse, Umweltverträglichkeit sowie Kosten bewertet und gegenüber gestellt. Bestehende Flächennutzungs- sowie Bebauungspläne wurden in diesem Zusammenhang berücksichtigt. Insbesondere mit der ermittelten Vorzugsvariante werden die konkreten bzw. bekannten Planungsabsichten Dritter berücksichtigt.</p> <p>Die Belange des neu errichteten Wohngebiets „Am Stadtkarp“ werden durch die geplante A 39 nachweislich nicht berührt.</p> <p>Bei den westlich angrenzenden Flächen der Gemeinde Barendorf handelt es sich den Informationen zur Folge um Ackerflächen. Die konkrete Beplanung dieser Flächen ist der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bislang nicht bekannt. Zudem liegen keine konkreten Planungsabsichten der Gemeinde Barendorf vor. Im Zuge der Variantenbetrachtung konnten somit keine Belange der Gemeinde Barendorf Berücksichtigung finden.</p>
<p>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.</p>	<p>01.1.14 Berücksichtigung Planungen Stadt Lüneburg</p> <p>In der Unterlage vom 24.08.2007 zur Landesplanerischen Festlegung im Zuge des Raumordnungsverfahrens mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die A 39 Lüneburg - Wolfsburg und dem niedersächsischen Teil der B 190 n ist unter dem Pkt. 1.2.1 Allgemeines unter anderem festgelegt worden, dass die weitere Planung zu o.g. Maßnahme in enger Abstimmung mit den örtlich und regional zuständigen Dienststellen und Fachbehörden, insbesondere den Städten, Gemeinden und Landkreisen, vorzunehmen ist. Dabei ist in Lüneburg insbesondere für die Gewerbe- und Industriegebietsplanung Bilmer Berg I und II eine Trassenoptimierung zu prüfen. Hinzuweisen ist zunächst darauf, dass die PWC-Anlage nicht Gegenstand des 1. Planungsabschnitts der A 39 ist, sondern sich im Planungsabschnitt 2 befindet. Einwendungen hiergegen sind daher unzulässig.</p> <p>Aber auch wenn die Trassierung im Planungsabschnitt 1 einen Zwangspunkt für die Folgeabschnitte in dem Sinne darstellt, dass der geplante Trassenverlauf und damit der gewählte Standort der PWC-Anlage im nächsten Planungsabschnitt unausweichlich wäre und daher für im Folgeabschnitt betroffene Grundstückseigentümer eine Einwendungsbefugnis wegen vermeintlich fehlerhafter Abschnittsbildung und fehlerhafter Planung überhaupt bereits für den vorangehenden Planungsabschnitt begründen könnte, fehlte der Gemeinde die Einwendungsbefugnis (vgl. z.B.</p>

	<p>BVerwG, v. 26.6.1981, BVerwGE 62, 342; BVerwG, Beschl. v. 02.11.1992, 4 B 205.92, juris Rn. 2; BVerwG, 02.08.94, NVwZ 1994, 1000; BVerwG, Urt. v. 24.05.1996, 4 A 16.95; BVerwG, Urt. v. 08.06.1995, 4 C 4.94).</p> <p>Die Gemeinde Barendorf ist bereits nicht als Grundstückseigentümer von Planungsabschnitt 2 betroffen.</p> <p>Unabhängig davon wird das in § 17 Satz 2 FStrG normierte Abwägungsgebot durch die vorliegende Planung nicht verletzt. Zu den in der planerischen Abwägung zu berücksichtigenden Belangen zählt auch die kommunale Planungshoheit der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG). Unter dem Gesichtspunkt der Planungshoheit hat die Gemeinde dann eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen, wenn eine eigene hinreichend bestimmte Planung nachhaltig gestört wird oder wenn das Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entzieht (stRspr, z.B. BVerwG, Beschl. v. 05.11.2002, 9 VR 14.02, juris Rn. 6; BVerwG, Urt. v. 16.12.1988, 4 C 40.86 - BVerwGE 81, 95, 106; BVerwG, Urt. v. 27.03.1992, 7 C 18.91 - BVerwGE 90, 96, 100).</p> <p>Eine hinreichend verfestigte Bauleitplanung liegt erst dann vor, wenn bereits das Anhörungsverfahren nach §§ 3, 4 BauGB stattgefunden hat (BVerwG, Urt. v. 27.08.1997, 11 A 18.96). Derartige konkrete Planungen der Gemeinde Barendorf sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Weder existiert für den Standort der geplanten PWC-Anlage ein Bebauungsplan, noch wurde ein Bauleitplanverfahren eingeleitet und steht ein solches auch nicht kurz bevor.</p> <p>Ebenso wenig entzieht das geplante Vorhaben mit der Errichtung der PWC-Anlage wesentliche Teile des Gebiets der Gemeinde Barendorf einer durchsetzbaren kommunalen Planung. Mangels Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinde, kann dieser Belang in der Abwägung durch andere für die Errichtung der PWC-Anlage an diesem Standort sprechende Belangen überwunden werden. So liegen konkretere Planungen der Stadt Lüneburg für das Gebiet westlich der geplanten A 39 vor, die für den Bereich, in dem nach den Vorstellungen der Gemeinde Barendorf die PWC-Anlage errichtet werden soll, ein Gewerbegebiet vorsehen. Darüber hinaus sprechen planerische, naturschutzrechtliche und konstruktive Gesichtspunkte für die Errichtung der PWC-Anlage an dem im Rastanlagenkonzept für den Neubau der A 39 vorgesehenen Standort.</p> <p>Ergänzend ist anzumerken, dass lediglich eine PWC-Anlage geplant ist, also eine unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude. Einen „gewerbeähnlichen Charakter“ hat eine solche Anlage nicht. Der Einwand hinsichtlich des fehlenden Rastanlagenkonzepts geht fehl. Im Rahmen der Erarbeitung der Antragsunterlagen für die Linienbestimmung der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg wurde durch den Vorhabenträger ein grundsätzliches Konzept für die Anordnung der Rastanlagen (Tank- und Rastanlagen sowie PWC-Anlagen) erarbeitet. Mit dem Linienbestimmungserlass des BMVBS zur A 39 – Wolfsburg – Lüneburg vom 31.10.2008 hat der BMVBS das in den Linienbestimmungsunterlagen enthaltene Rastanlagenkonzept grundsätzlich bestätigt. Im Zuge der weiteren Entwurfsplanung wurde das Rastanlagenkonzept weiter konkretisiert. Nach Einbringen eines Vorschlags für einen Tank- und Rastanlagenstandort zwischen Riestedt und Rätzlingen von Seiten der Stadt Uelzen im Frühjahr 2011 wurde dieser vom Vorhabenträger geprüft und bewertet. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im September 2012 das Ergebnis der Prüfung und Bewertung des Rastanlagenkonzeptes aufgrund des Vorschlages der Stadt Uelzen bestätigt. Danach werden die bisher bei Hohnstorf und Wollerstorf geplanten Tank- und Rastanlagen jetzt in Riestedt / Rätzlingen und Jembke vorgesehen. An den bisherigen Standorten werden PWC-Anlagen entstehen. Das vom BMVBS bestätigte Rastanlagenkonzept bildet mithin eine hinreichende Grundlage für die weitere Planung und insbesondere die Planfeststellung von Planungsabschnitt 1.</p>
<p>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</p>	<p>01.6.08 Sachverhalt wurde bereits erläutert Zu diesem Thema der Einwendung wurde bereits in einem oder mehreren der voran gegangenen Punkte Stellung bezogen</p>

<p>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.</p>	
<p>Außerdem wird kritisiert, dass mit dem vorliegenden Feststellungsentwurf kein abschließendes Rastanlagenkonzept vorgelegt wird und demzufolge eine Planfeststellung des Abschnitts 1 noch nicht erfolgen darf.</p>	<p>01.1.10 Rastanlagen Im betrachteten Abschnitt 1 der A 39 kann aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg keine Rastanlage angeordnet werden. Aus diesem Grund sind in den Planungsunterlagen keine Rastanlagen dargestellt und somit auch nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.</p>
<p>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 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.</p>	<p>01.6.60 Einwand betrifft anderen Planungsabschnitt (Abschnitt 2) (2) Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht einen Bereich an, welcher außerhalb dieses Planungsabschnittes liegt (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln. 01.1.10 Abstand Wohnbebauung / Variantenvergleich Im Zuge des geführten Variantenvergleich (siehe Unterlage 16 der Planfeststellungsunterlagen) ist unter anderem das Bewertungskriterium „Entfernung zu Wohnbereichen (Hagen)“ betrachtet worden. Die Ortslage Hagen ist hierbei gewählt worden, da diese am nächsten an der geplanten A 39 gelegen ist und somit entscheidend in diesem Bewertungspunkt ist. Die Betrachtungen haben dabei ergeben, dass auch bei der Wahl der hierfür ungünstigsten Variante (Südvariante) die lärmtechnischen Grenzwerte für Wohngebiete von 49 dB (A) nachts eingehalten werden.</p>
<p>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</p>	<p>02.2.08 Keine Abwägungsfehler in der Variantenmatrix (Rückbaupotential) Das Rückbaupotential der B 216 wurde für die 3 Varianten ermittelt und bewertet und in der Variantenmatrix über entsprechende Platzierungen berücksichtigt. Des Weiteren wurde in diesem</p>

<p>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.</p>	<p>Kriterium der Flächenverbrauch berücksichtigt, der auch die Neuversiegelung beinhaltet. Daraus ergibt sich die ausgewiesene Rangfolge. Auch wenn die Neuversiegelung durch die verlegte B 216 in die Bewertung einbezogen wird und damit zwischen Linienbestimmungsvariante und Südvariante einen Gleichstand (jeweils Platz 1) ausgewiesen wird, ändert das am Ergebnis für das Kriterium Umwelt nichts. Die Durchschnittsnote für die Linienbestimmungsvariante verbessert sich von 2,0 auf 1,8, bleibt aber hinter der Südvariante (Durchschnitt 1,2) auf Rang 2.</p>
<p>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).</p>	<p>02.2.09 Keine Abwägungsfehler in der Variantenmatrix (Hafenneubau und Entwicklung des Gewerbegebietes Bilmer Berg II) Die Auswirkungen aller 3 Varianten auf den Hafenneubau wurden entsprechend den seinerzeit zur Verfügung stehenden Unterlagen der Hansestadt Lüneburg geprüft und berücksichtigt. Dabei greifen die Varianten in unterschiedlichem Umfang in diese Flächen ein und werden daher entsprechend bewertet. Eine Tangierung des Hafens ist dabei schlechter zu bewerten als ein Trassenverlauf in 200 m Abstand. Weiterhin wurden bei der Bewertung die "Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Gewerbegebiet Bilmer Berg II" berücksichtigt. Danach verläuft die Südvariante weitgehend innerhalb des in den "Planungsabsichten..." ausgewiesenen Korridors für die A 39 und gestattet somit die bestmögliche Entwicklung der Gewerbeflächen. Mit der gewählten Variante ist ebenfalls die Verlängerung eines Industriegleises unter der B 216 in das Gewerbegebiet möglich.</p>
<p>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.</p>	<p>02.2.10 Keine Abwägungsfehler in der Variantenmatrix Der Nachweis der Richtigkeit der Abwägung wurde vorstehend geführt. Damit sind zunächst Linienbestimmungsvariante und Südvariante als gleichwertig anzusehen. Für den 2. Planungsabschnitt wurde anschließend die Optimierung der Querung des Elbe-Seiten-Kanals vorgenommen. Im Ergebnis wurde eine optimierte Südvariante entwickelt, die insbesondere deutlich niedrigere Baukosten gegenüber der Südvariante ausweist. Die Verringerung der Kosten führt zu einer Verbesserung der Platzierung auf 2 und damit zu einer Gesamtnote von 1,25. Das bedeutet in der Gesamtschau Rang 1 und die Ausweisung als Vorzugsvariante.</p>
<p>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 östlichen Landkreises Lüneburg sowie aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg) der Zugang nach Lüneburg über die Dahlenburger Landstraße auf nicht hinnehmbare Weise erschwert.</p> <p>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). Das Anschlussstellenkonzept zur Anbindung von B4 und B216 an die A39 erhöht die Zahl der LSA auf insgesamt sechs (siehe Abbildung 2) In der vorgelegten Verkehrsuntersuchung (Anhang 2a zum Schlussbericht Verkehrsflusssimulation Planungsabschnitt 1, September 2010) wird diese Verkehrsanbindung simulationstechnisch untersucht. Dabei werden die in Abbildung 2 gezeigten Knotenpunkte (KP) definiert. Für diese Knotenpunkte ergeben sich nachfolgende durchschnittliche Wartezeiten bei einer Querung in Ost-</p>	<p>01.4.43 + 44 + 45 Mikrosimulation Die B 216 wird nach dem Bau der A 39 deutlich geringer belastet sein als ohne A 39 (-4.500 Kfz/24h westlich Barendorf). An den Einmündungen der Rampen der A 39 in die B 216 werden noch genügend Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden sein, die Auslastung beträgt an allen Knoten im Nahbereich der Anschlussstelle maximal 80%. Die Mikrosimulation hat den Zweck, die Leistungsfähigkeit der einzelnen Straßenelemente nachzuweisen. Dieser Nachweis wurde erbracht. Durch eine zusätzliche Optimierung der berücksichtigten Grünzeitenpläne ist eine weitere Reduzierung der Reisezeit möglich. Dieser Aspekt wird im Zuge der weiteren Bearbeitung vertieft betrachtet.</p> <p>01.4.44 Anpassungen im Verlaufe der Mikrosimulation Die Mikrosimulation baut auf zahlreichen Erfahrungen auf, die in ähnlichen Verkehrssituationen im Rahmen früherer Simulationen gemacht wurden. Die auf Basis dieser Erfahrungen angenommene Erstversorgung der Parametrisierung wird im Verlauf der Simulation immer wieder angepasst, bis der modellmäßige Verkehrsablauf dem tatsächlich zu erwartenden etwa entspricht.</p> <p>01.4.45 Mikrosimulation und Knoten 9 Der zusätzliche Anschluss des Gewerbegebietes Bilmer Berg im Knoten 9 war zum Zeitpunkt der Erstellung der VU und der Mikrosimulation als städtische Maßnahme noch nicht gesichert und</p>

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 bei den 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 Fahrtrichtungen definiert ist. Tatsächlich wird über diese Kreuzung im Feststellungsentwurf in einer vierten Fahrtrichtung das Gewerbegebiet "Bilmer Berg" angeschlossen. (Abbildung 4). Hierdurch würde sich der Verkehrsdurchsatz an diesem Knotenpunkt für alle weiteren Fahrtrichtungen aber um weitere 25% verringern.

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

wurde deshalb richtigerweise nicht berücksichtigt. Im Rahmen einer ersten Abschätzung der Wirkungen eines zusätzlichen Anschlusses des GG Bilmer Berg wurde ebenfalls eine ausreichende Leistungsfähigkeit des vierarmigen Knotens nachgewiesen. Abgesicherte Aussagen über den Prognosezeitpunkt 2025 hinaus sind derzeit nicht möglich, da dazu derzeit noch die erforderlichen Grundprognosedaten fehlen. Diese werden derzeit vom BVMBS erarbeitet und könnten später im Rahmen der konkreten Entwurfsplanung berücksichtigt werden.

<p>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.</p>	
<p>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 Ostheide mit Schreiben vom 22.03.2011 bei der Landesbehörde beantragt. Die Einsichtnahme wurde mir, ebenso wie der Samtgemeinde Ostheide, 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. Die Abbildungen 1 bis 4 können nicht dargestellt werden (siehe PDF).</p>	<p>01.6.61 Einwand betrifft anderen Planungsabschnitt (Abschnitt 2) (3) Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht einen Bereich an, welcher außerhalb dieses Planungsabschnittes liegt (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>01.6.94 Arbeitsgespräch Gemeinde Barendorf Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und hier der Geschäftsbereich Lüneburg hat die Gemeinde Barendorf mit Schreiben vom 17.10.2012 zu einem Arbeitsgespräch eingeladen. Ziel dieses Gespräches war die Vorstellung des ausgelegten Variantenvergleichs „Bilmer Berg“ (Unterlage 16 der Planfeststellungsunterlagen) zudem sollen im Detail Fragen dazu erläutert werden. Das Arbeitsgespräch hat am 05.11.2012 im Hause des Geschäftsbereiches Lüneburg stattgefunden.</p>