

Problem-NR	Problem	Antwort
01	Stellungnahme / Einwendung	
01.00	1. Verfahrensrecht	
01.00-01	1. Verfahrensrecht 01 Es wird auf eine Aufrechterhaltung der bereits erfolgten Einwände hingewiesen.	Die bereits erhobenen Einwendungen nehmen unverändert am weiteren Verfahren teil, wenn seitens der jeweiligen Einwender nichts anderes ausdrücklich erklärt wird. Durch den Vorhabensträger ist deshalb geprüft worden, ob und inwieweit den bereits erhobenen Einwendungen mit der geänderten Planung entsprochen werden konnte oder die Beantwortung auf Grund der Aktualisierung und Fortschreibung der Planungsgrundlagen ebenfalls eine Aktualisierung und Anpassung erfahren musste.
01.00-03	1. Verfahrensrecht -03 Die Termine für den Erörterungstermin müssen rechtzeitig bekannt gegeben werden. Es wird sich auf das EMRK Art. 6 bezogen.	Die Forderung wird an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird von dem Vorhabensträger zur Kenntnis genommen. Das Vorgehen und die Fristen zu dem Planfeststellungsverfahren sind im Verwaltungsverfahrensgesetz /VwVfG geregelt.
01.01	1.1 Verfahrensrecht-Planfeststellungsvorbehalt	
01.01-01	1.1 Verfahrensrecht - Planfeststellungsvorbehalt -01 Der Einwender stellt den Antrag den Plan nicht festzustellen oder Auflagen bzw. Vorbehalte vorzusehen.	Die Forderung wird an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird von dem Vorhabensträger zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde wird die Sachargumente der Einwender mit der Beantwortung des Vorhabensträgers abwägen. Sollten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Auflagen oder Vorbehalte notwendig werden, können diese in einen Planfeststellungsbeschluss integriert werden.
01.01-02	1.1 Verfahrensrecht - Planfeststellungsvorbehalt -02 Der Einwendung sind Anlagen beigefügt, die die Einwendungen inhaltlich stützen.	Die Anlagen werden zur Kenntnis genommen. Hinweise zu optischen Fehlern werden geprüft und bei Bedarf in dem nächsten Bearbeitungsschritt berücksichtigt. Hinweise zu Umplanungen werden geprüft. Hinweise zur Ausführung (Leitungsverlegung etc.) werden in den nächsten Bearbeitungsschritten berücksichtigt.

Problem-NR	Problem	Antwort
01.01-03	1.1 Verfahrensrecht - Planfeststellungsvorbehalt -03 Die Neubaumaßnahme löst eine Betroffenheit als Steuerzahler aus, da die Planung dem Grundsatz der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln widerspricht.	Im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung veranlasst. Die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Vorhabens ist gegeben. Der Bundestag hat die A 39 mit der Verabschiedung des 6. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (6. FStrAbÄndG) in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Damit ist der Bedarf für das Projekt gesetzlich festgelegt. Eine Finanzierung des Vorhabens aus Steuergeldern (öffentlichen Mitteln) löst keine konkrete Betroffenheit des einzelnen durch das Vorhaben aus.
01.01-05	1.1 Verfahrensrecht - Planfeststellungsvorbehalt -05 Die aktuelle Planung muss in einem Erörterungstermin diskutiert werden. Es wird beantragt auf eine Erörterung nicht zu verzichten. (§17a Nr.5 FStrG)	Die Entscheidung über die Durchführung des Erörterungstermins obliegt gem. § 17a Satz 1 Ziff. 1 FStrG der Anhörungsbehörde.
01.02	1.2 Verfahrensrecht-Zuständigkeit Antragsteller	
01.02-01	1.2 Verfahrensrecht - Zuständigkeit Antragsteller -01 Es wird um die Übersendung der Synopse des Vorhabensträgers gebeten. Die TÖB-Stellungnahmen sollen dem Einwendervertreter überlassen werden.	Die Übersendung der vollständigen Einwendungen und Gegenäußerungen des Vorhabenträgers, synoptisch aufbereitet, schriftlich oder in elektronischer Form zu allen erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit der Gelegenheit zur Prüfung und der Gelegenheit zur Stellungnahme, kann nicht entsprochen werden. Ein hierauf gerichteter Anspruch besteht verfahrensbezogen nicht.
01.03	1.3 Verfahrensrecht-Zuständigkeit Planfeststellungsbehörde	
01.03-01	1.3 Verfahrensrecht - Zuständigkeit Planfeststellungsbehörde -01 Der Eingang des Einwendungsschreibens soll dem Betroffenen bestätigt werden.	Der Eingang von Einwendungen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens wird generell nicht bestätigt. Der Einwender erhält im weiteren Verfahren eine Antwort zu seinen vorgelegten Argumenten. Dies geschieht rechtzeitig vor dem Erörterungstermin.
01.04	1.4 Verfahrensrecht-Bekanntmachung (Anstoßwirkung)	

Problem-NR	Problem	Antwort
01.04-01	<p>1.4 Verfahrensrecht - Bekanntmachung (Anstoßwirkung) -01 Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 9 UVPG erweist sich als defizitär, weil weder die nötige Anstoßwirkung erzielt worden ist noch die Öffentlichkeitsbeteiligung sich auf die gesetzlich geforderten Dokumente bezieht. Zudem strukturiert die UVP die fachplanerische Abwägung in einer auf den Umweltschutz bezogenen Struktur vor, mit der Folge, dass die hier festzustellenden Fehler der UVP notwendig auch zu materiell rechtlichen Fehlern in der Abwägung führen müssen.</p>	<p>§ 9 UVPG regelt die UVP-Pflicht bei Änderungsvorhaben und führt nicht zur Beteiligung der Öffentlichkeit aus. Der Umfang der einzureichenden Unterlagen sowie die Regelungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit ergeben sich aus § 73 VwVfG. Die nötige Anstoßwirkung ist durch die öffentliche Bekanntmachung im August 2017 erfolgt. In der Auslegungsbekanntmachung wurde auf die vorliegenden entscheidungserheblichen Unterlagen hingewiesen. Eine vollständige Auflistung aller vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen ist nicht erforderlich, sondern es ist ausreichend aussagekräftige Angaben über die entscheidungserheblichen Umweltunterlagen aufzuführen, um die betroffene Öffentlichkeit über alle wesentlichen vom Vorhabenträger vorgelegten umweltrelevanten Planunterlagen zu informieren und ihr dadurch einen Überblick zu verschaffen, welche Umweltbelange durch den Vorhabenträger einer Prüfung unterzogen wurden und mit welchen Detailinformationen sie im Rahmen der Auslegung rechnen kann.</p>
01.05	1.5 Verfahrensrecht-Auslegung und Äußerungsfrist	
01.05-01	<p>1.5 Verfahrensrecht - Auslegung und Äußerungsfrist -01 Das Abschnittsende bilde einen Zwangspunkt für den Verlauf des 2. Planungsabschnittes, deshalb seien die Planunterlagen in den Orten entlang des 2. Abschnittes ebenfalls auszulegen gewesen.</p>	<p>Die Planfeststellungsunterlagen werden von der Planfeststellungsbehörde in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt ausgelegt. Durch das Vorhaben „Neubau der A 39-Abschnitt 1 zwischen Lüneburg-Nord (L 216) und östl. Lüneburg (B216)“ sind die Gemeinden des Abschnitt 2 nicht direkt(z.B. durch die Trasse oder Kompensationsflächen) betroffen. Das Abschnittsende des 1. Abschnitts bildet für die Linienführung des 2. Abschnitts der A39 nur insoweit einen Zwangspunkt, dass die Querung des ESK entsprechend den durchgeführten Variantenvergleichen optimiert wurde.</p>
01.05-02	<p>1.5 Verfahrensrecht - Auslegung und Äußerungsfrist -02 Die öffentliche Bekanntmachung verfehlt die unionsrechtskonformen Anforderungen hinsichtlich Art und Inhalt der ausgelegten umweltbezogenen Informationen. Für die Bürger ist unverständlich, wie es zur geänderten Planauslegung gekommen ist und welche Punkte sie nun</p>	<p>In der Unterlage 00b wurden alle Änderungen und die Hintergründe zusammengefasst und vor die Planfeststellungsunterlage geheftet. Es wird explizit auf die Änderungen in den einzelnen Unterlagen verwiesen und somit die Anstoßwirkung erzielt. Zusätzlich wurden vor die einzelnen Unterlagen Änderungsverzeichnisse geheftet in denen aufgelistet wurde, was</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	erneut einer kritischen Prüfung unterziehen müssen.	sich auf jedem Plan geändert hat.
01.05-03	1.5 Verfahrensrecht - Auslegung und Äußerungsfrist -03 Die unvollständigen Information bereits zur 1. Planauslegung 2012 werden kritisiert. Nach Rechtsauffassung des Anwaltsbüros ist insoweit die auf § 3 Abs. 2 BauGB bezogene Rechtsprechung des BVerwG entsprechend auch auf das Planfeststellungsrecht zu übertragen, da es in beiden Fällen um die nationale Umsetzung der Anforderungen aus der Aarhus-Konvention und des Art. 3 Nr. 3 der Richtlinie 2003/35/EG ging und geht. Diesen Anforderungen genügen die erfolgten öffentlichen Bekanntmachungen nicht. Die Möglichkeit, dass sich infolge der hier defizitären Anstoßwirkung Einwender von entscheidungserheblichen Einwendungen haben abhalten lassen, wird nie sicher ausgeschlossen werden können. Die Anforderungen des UVP-Rechts wurden nicht erfüllt und sind fehlerbehaftet.	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.
01.05-04	1.5 Verfahrensrecht - Auslegung und Äußerungsfrist -04 Die Unterlagen wurden im aktuellen Änderungsverfahren nicht wie im 1. Verfahren in der Samtgemeinde Scharnebeck ausgelegt. Dies sei nach einer Aktualisierung nachzuholen.	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen. Die Planung des Abschnitt 1 der A39 wirkt sich in der Samtgemeinde Scharnebeck nicht aus. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet intern über die Auslegungsgemeinden und erstellt zur Begründung einen Verfahrensvermerk.
01.05-05	1.5 Verfahrensrecht - Auslegung und Äußerungsfrist -05 Die Äußerungsfrist von 6 Wochen ab Auslegungsbeginn sei unzureichend, da für einen Laien deutlich mehr Zeit zum Überblicken der Unterlagen benötigt werde. Der Vorhabensträger hat für die Planung und Fehlerbeseitigung deutlich mehr Zeit zur Verfügung. Die Planung ist trotzdem noch stark fehlerbehaftet.	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Auslegungszeiträume auf Grundlage des Verwaltungsverfahrensgesetzes (§ 73 VwVfG) und erstellt zur Begründung einen Verfahrensvermerk. Die verlängerte Äußerungsfrist lief über einen Zeitraum von 6 Wochen ab Ende der Auslegung.

Problem-NR	Problem	Antwort
01.05-06	1.5 Verfahrensrecht - Auslegung und Äußerungsfrist -06 Die Pläne müssen neu ausgelegt werden, nachdem alle Anmerkungen aus den Einwendungen eingearbeitet worden sind.	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Frage nach einer erneuten Auslegung stellt sich dann, wenn und soweit eine Überarbeitung der Planunterlagen neue oder stärkere Betroffenheiten erkennen lässt oder wesentliche gutachtliche Fachbeiträge neu eingebracht werden, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens erforderlich sind.</p> <p>Eine Auslegung mit Einarbeitung aller Einwendungen ist hingegen nicht vorzusehen. Nach § 74 VwVfG ist der Planfeststellungsbeschluss dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen. Eine Ausfertigung des Beschlusses ist mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Plans in den Gemeinden zwei Wochen zur Einsicht auszulegen; der Ort und die Zeit der Auslegung sind ortsüblich bekannt zu machen.</p>
01.06	1.6 Verfahrensrecht-Beteiligung von Vereinigungen und nicht ortsansässigen Betroffenen	
01.06-01	1.6 Verfahrensrecht - Beteiligung von Vereinigungen und nicht ortsansässigen Betroffenen -01 Der BUND Landesverband Niedersachsen wurde nicht über das o.g. Änderungsverfahren informiert. Wie Ihnen bekannt ist, hat sich der BUND zur ersten Planauslegung eine Stellungnahme abgegeben und am Erörterungstermin eingebracht. Mit der ortsüblichen Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen ist § 38 Abs. 1 Satz 2 NAGBNatSchG keinesfalls Genüge getan. Es müsste außerdem § 38 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG heißen. Die Verbandsbeteiligung hat per Anschreiben/ E-Mail zu erfolgen, indem Inhalt und Ort des Vorhabens mitgeteilt werden sowie ggf. (ohne die 2-Wochenfrist zur Stellungnahmeankündigung) die Unterlagen gleich zugesendet werden. Eine derartige Beteiligung der anerkannten Naturschutzvereinigungen erfolgte nicht. Entgegen Ihrer Information auf der Internetseite zur o.g. PFV-Änderung sind	Diese Vorschrift des Landesrechtes wird durch die abschließenden bundesrechtlichen Verfahrensvorschriften des Fernstraßengesetzes (§ 17 FStrG in Verbindung mit § 73 VwVfG) sowie in Verbindung mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 65 UVP) verdrängt. Den anerkannten Vereinigungen wird mit der öffentlichen Planauslegung Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Einsicht in die einschlägigen Sachverständigengutachten den Anforderungen nach § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG genügend gegeben.

Problem-NR	Problem	Antwort
	die Unterlagen (noch nicht) unter https://uvp.niedersachsen.de/ eingestellt!	
01.07	1.7 Verfahrensrecht-TöB-Beteiligung	
01.07-01	1.7 Verfahrensrecht - TöB-Beteiligung -01 Es wird um weitere Beteiligung im Verfahren gebeten.	Alle Einwender die sich an dem Verfahren beteiligt haben, erhalten eine Antwort auf ihre Argumente und werden im Weiteren beteiligt.
01.08	1.8 Verfahrensrecht-Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen	
01.08-01	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -01 Die Kartierungen zu den Umweltbestandserfassungen sind teilweise älter als 5 Jahre und dürften deshalb nicht mehr verwendet werden. Folgende Daten sind veraltet: -Fledermauserfassung -Brutvogelerfassung -Amphibienerfassung -Reptilienerfassung -Laufkäfererfassung -Fischottererfassung -Haselmauserfassung -Fischerfassung -Muschelerfassung Es werden entsprechende Neukartierungen und die Anpassung der Planungen an deren aktuelle Ergebnisse verlangt.	<p>Sofern Kartierdaten älter als 5 Jahre sind, ist zu prüfen, ob sich seit der Ersterfassung die Standortbedingungen in naturschutzrechtlich relevanter Weise wesentlich geändert haben. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob abweichende artenschutzrechtliche Betroffenheiten durch ein geändertes Arteninventar bzw. eine andere Individuendichte entstehen können, die zu anderen oder zusätzlichen planungsrelevanten Auswirkungen führen können. Auf dieser Grundlage ist zu entscheiden, ob die Aktualität der Daten nach wie vor gegeben ist oder ob neue Bestandserhebungen erfolgen müssen. Hierzu wurde eine floristische und faunistische Planungsraumanalyse (FFPA) durchgeführt (siehe UVP Portal Niedersachsen). Für die nebenstehend angesprochenen Artengruppen ist im Folgenden das Ergebnis zusammengefasst:</p> <p>Floristische Erfassungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biotoptypenkartierungen fanden in 2009 und zur Aktualisierung in 2015 statt. Dabei wurden keine von ihrer Art, ihrer Flächengröße oder ihrer Häufigkeit relevante Biotopveränderungen festgestellt. => Vorsorglich erfolgt Anfang 2020 eine weitere Überprüfung der Biotoptypen im Eingriffsbereich. • Die Fledermauserfassung erfolgte in den Jahren 2008 und ergänzend 2010. Auf Grundlage der aktualisierten Übersichtbegehung und Biotoptypenkartierung haben sich keine relevanten Änderungen der Lebensraumstrukturen ergeben, somit sind keine Auswirkungen auf das Artenspektrum zu erwarten, insbesondere da der hier betroffene Bereich durch die vorhandene B4 ohnehin stark vorbelastet ist. Aufgrund

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>zahlreicher vorgesehener Vermeidungs- / Verminderungsmaßnahmen (Bauzeitenregelung, Faunapassage Lüner Holz, Gestaltung der Eisenbahnbrücke Neue Forst, Anlage von temporären Kollisionsschutzzäunen und die Anlage einer Baumreihe) treten keine Beeinträchtigungen ein bzw. werden diese durch geeignete Maßnahmen vollständig vermieden. Daran würde auch ein möglicherweise geändertes Arteninventar oder eine geänderte Frequentierung von Querungsbereichen nichts ändern (s. hierzu FFPA) => keine Neuerfassung erforderlich</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1081 609 1900 909">• Die Brutvogelerfassung erfolgte 2008. Dabei wurden 92 Arten im gesamten Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Es wurden in 2015 keine relevanten Nutzungs- und Strukturänderungen festgestellt. Aufgrund der starken Vorbelastung des Raumes mit der vorhandenen B4 und das Ausbleiben wesentlicher Veränderungen der Standortbedingungen sind keine relevanten Veränderungen des faunistischen Artenspektrums zu erwarten. Dennoch sind vorsorglich aufgrund der generellen Brutplatzdynamik im Jahr 2020 erneute Brutvogelerfassungen vorgesehen. => vorsorgliche Neuerfassung in 2020<li data-bbox="1081 950 1900 1356">• Die Amphibienerfassung erfolgte ebenfalls 2008. Hier wurden 19 Gewässer und deren direktes Umfeld kartiert und es konnten fünf Amphibienarten festgestellt werden. Die vorhandenen Gewässer waren zu diesem Zeitpunkt schon durch zunehmende Eutrophierung und eine damit verbundene Verlandung gekennzeichnet. Es ist daher nicht mit einer signifikanten Änderung der erfassten Vorkommen zu rechnen. Aufgrund der Vorbelastungen durch die B4 erfolgt keine Neuzerschneidung des Raumes und damit auch keine Zerschneidung wichtiger Wanderbeziehungen. Direkte Betroffenheiten von Gewässern gibt es nicht, so dass selbst bei einem geänderten Arteninventar in den vorhandenen Gewässern nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist. => keine Neuerfassung erforderlich

Problem-NR	Problem	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Reptilienerfassung aus dem Jahr 2008 konnten keine Reptilien nachgewiesen werden. Ein Vorkommen der Zauneidechse im Stadtgebiet von Lüneburg wird von der UNB des Landkreises Lüneburg jedoch aktuell (mündliche Mitteilung 2019) bestätigt (z.B. an Bahndämmen; Umsiedlung vom Ilmenaugarten südlich des Bahnhofes), so dass eine Ausbreitung z.B. entlang der Bahngleise denkbar wäre. Zudem haben sich die anzuwendenden Methodenstandards geändert. Obwohl die unveränderten Biotopstrukturen und der, aufgrund des begrenzten Aktionsradius der Zauneidechsen, geringen Ausbreitungstendenzen, nach wie vor keine Nachweise zu erwarten sind, wird vorsorglich eine Neuerfassung vorgesehen. => Neuerfassung in 2020 vorgesehen • Die Laufkäfererfassung erfolgte 2010. Insgesamt konnten 55 Arten nachgewiesen werden. Die untersuchten Tierlebensräume weisen eine mittlere Bedeutung auf. Es konnten keine streng geschützten oder stark gefährdeten Arten nachgewiesen werden. Eine erneute Erfassung der artenschutzrechtlich nicht relevanten Laufkäfer wurde vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Biotoptyperfassung als nicht notwendig erachtet. Die Neuerfassung der artenschutzrechtlich und FFH-relevanten Totholzkäfer wird dagegen als sinnvoll erachtet, weil es denkbar ist, dass sich der Totholzanteil in den letzten 10 Jahren seit der Erfassung der Holzkäfer in 2008 erhöht hat und somit neue Habitate für Holzkäfer entstanden sind. => Neuerfassung in 2020 vorgesehen. • Bei der Fischottererfassung im Jahr 2008 konnten keine Nachweise erbracht werden. Da der Fischotter nach Informationen der „Aktion Fischotterschutz“ aber im Landkreis Lüneburg ansässig ist und die Ilmenau gute Lebensbedingungen aufweist, wurden Maßnahmen berücksichtigt, die eine ungehinderte Wanderbewegung des Fischotters während der Bau- und Betriebsphase gewährleistet. Eine erneute Erfassung würde somit keine planerischen Änderungen auslösen. =>Neuerfassung nicht erforderlich

Problem-NR	Problem	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> • Die Haselmauserfassung erfolgte in den Jahren 2009 und 2010 in den für Haselmäuse relevanten Strukturen entlang der geplanten Trasse. Es konnten keine Nachweise erbracht werden. Es sind auch keine bekannten Vorkommen in diesem Bereich gemeldet. Aufgrund der Vorbelastung durch die B4 und der gleichbleibenden Struktur ist das Ergebnis weiterhin anzunehmen. Zudem tritt die Art gemäß dem Vollzugshinweis (NLWKN 2011) im erweiterten Umfeld des Untersuchungsraumes nicht auf und sie wurde im gesamten Verlauf der A39 nicht einmal nachgewiesen. Auch die UNB des LK Lüneburg hat keine Nachweise der Art vorliegen (mündliche Mitteilung 2019). => Neuerfassung nicht erforderlich • Die Fisch- und Rundmäulerfassung in der Ilmenau erfolgte 2008 mit 29 nachgewiesenen Arten. Aufgrund der hohen Artendichte und dem beträchtlichen Vorkommen von zum Teil stark gefährdeten Arten ist die Bedeutung des Bezugsraums „Ilmenaniederung nördlich Lüneburg“ für Fische und Rundmäuler als sehr hoch zu bewerten. In der Planung wurde dies mit der geplanten Talbrücke über die Ilmenau (BW 1-2) gewürdigt. Mit dem Bauwerk wird eine größtmögliche Durchgängigkeit für die planungsrelevanten Arten Fische und Rundmäuler, Fischotter, Fledermäuse und Vögel erreicht. Eine erneute Erfassung würde an der Planung daher zu keiner Veränderung führen. => Neuerfassung nicht erforderlich • Bei der 2008 erfolgten Muschelerfassung konnten keine planungsrelevanten Muschelarten erfasst werden. Es wird aber davon ausgegangen, dass mögliche Beeinträchtigungen bzw. die zu ergreifenden Vermeidungsmaßnahmen für die Fische und Rundmäuler auch die Belange der Muscheln ausreichend mit berücksichtigen. Eine erneute Erfassung würde folglich keine planerische Veränderung auslösen. => Neuerfassung nicht erforderlich <p>Aufgrund von Anforderungen der Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>wurden in 2015 folgende Tierarten(gruppen) ergänzend kartiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tag- und Nachtfalter (Ilmenauniederung), unter besonderer Berücksichtigung des Nachtkerzenschwärmers. Hier konnten allerdings keine streng geschützten oder stark gefährdeten Tag- oder Nachtfalter festgestellt werden (siehe Unterlage 19.4.5.2) • Waldohreule: Im Untersuchungsgebiet konnten keine Waldohreulen nachgewiesen werden. Es wurden jedoch in den Waldbeständen östlich der Erbstorfer Landstraße zwischen Lüne und Moorfeld zwei rufende Waldkäuze festgestellt (siehe Unterlage 19.4.2.2).
01.08-01.1	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -01.1 Die Kartierung der vorhandenen Wildwechsel sei generell ungenau und teilweise falsch. Wildwechsel bei Hohnstorf (ca. Bau km 11 +000) seien nicht kartiert. Es wird gefordert eine erneute Kartierung und Planung der Querungsmöglichkeiten für das Wild vorzunehmen.</p>	<p>Hohnstorf liegt im südlichen Teil des 2. Abschnittes und ist somit nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens zum 1. Abschnitt und hat auch keine Auswirkungen auf die Querungshilfen im 1. Abschnitt. Trotzdem wird zum besseren Verständnis der Ableitung von erforderlichen Querungen im Folgenden die Vorgehensweise dargestellt:</p> <p>Die Ermittlung der Großsäugerkorridor basiert zum einen auf der Modellierung der Lebensraumnetzwerke auf detaillierter Datenbasis (Gutachten Dr. Hänel / Unterlage 19.5.1). Hier wurden die maßgeblichen, national bedeutsamen Lebensraumkomplexe (deckungsreiche Lebensräume) größer 500 km² miteinander verknüpft. Diese Verbindungskorridore sind fachlich begründet nicht auf wenige 10 m beschränkbar. Zum anderen wurden dem Gutachten der TiHo (Unterlage 19.5.4 „Einfluss der geplanten A 39/B 190n auf lokale und regionale Wildtierpopulationen“) eigene Datenerhebungen (Telemetrie), Daten aus der Wildtiererfassung Niedersachsens sowie aus Befragungen der ortsansässigen Jagdpächter zugrunde gelegt. Hieraus wurden u.a. Vorkommensschwerpunkte und Wechselbeziehungen des Rotwildes ermittelt und abgebildet.</p> <p>Auf Basis dieser abschnittsübergreifenden Gutachten sowie umfangreicher Datenbestände (abschnittsbezogene Kartierungen, Daten aus dem Raumordnungsverfahren, recherchierte Bestandsdaten) erfolgte im Rahmen des Vernetzungskonzeptes die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen. Die umfängliche Gutachtenerstellung und Datenerhebung erfolgte</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>fachgerecht und führte zu einem ebenso fachgerechten Vernetzungskonzept. Der Wildwechsel bei Hohnstorf liegt in einem regional-lokal bedeutsamen Korridor, der im Norden auf einen größeren, nationalen Korridor trifft. Entlang diesen Korridors sind 2 große Bauwerke zur Vernetzung vorgesehen, eine Grünbrücke (BW 2-06) und eine Talbrücke (BW 2-08). Richtung Süden trifft der regionale Korridor bei Hohnstorf auf einen weiteren größeren Korridor, der das Wild ebenfalls direkt zu einer geplanten Grünbrücke (BW 2-16) führt. Die notwendige Vernetzungsfunktion für das Wild bei Hohnstorf wird durch diese Bauwerke daher gewährleistet. Der Einwand wird zurückgewiesen.</p>
01.08-01.2	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -01.2 Aus den Umweltunterlagen ist nicht ersichtlich, welche evtl. Aktualisierungen wann und in welchen Räumen erfolgt sind. Die Nachvollziehbarkeit der Neukartierungen ist nicht gegeben.</p>	<p>In 2015 wurden die folgenden Aktualisierungen durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • flächendeckende Aktualisierung der Biotoptypenkartierung • Tag- und Nachfalter im Bereich der Ilmenauniederung, unter besonderer Berücksichtigung des Nachtkerzenschwärmers. Hier konnten allerdings keine streng geschützten oder stark gefährdeten Tag- oder Nachfalter festgestellt werden (siehe Unterlage 19.4.5.2) • Waldohreule: Im Untersuchungsgebiet konnten keine Waldohreulen nachgewiesen werden. Es wurden jedoch in den Waldbeständen östlich der Erbstorfer Landstraße zwischen Lüne und Moorfeld zwei rufende Waldkäuze festgestellt (siehe Unterlage 19.4.2.2). <p>Zur Überprüfung der Aktualität der Bestandsdaten wurde der Untersuchungsraum in 2015 auf Nutzungs- und Strukturveränderung hin betrachtet. Grundlage war hier eine Übersichtsbegehung sowie die aktualisierte Biotoptypenkartierung aus 2015. Hinsichtlich der planungsrelevanten Arten und Artengruppen sind keine relevanten Habitatveränderungen festgestellt worden, sodass die Faunadaten aus den genannten Erfassungsjahren (2008 und 2009) weiterhin aktuell und belastbar sind. Weitere Aktualisierungen in 2015 wurden nicht durchgeführt. Die ergänzenden Kartierungen zur Waldohreule und zu den Tag- und Nachfaltern (s.o.) wurden aufgrund von Anforderungen der Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang mit</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>dem laufenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die genauen Ergebnisse und Untersuchungsjahre der Erfassungen sind in der Unterlage 19.4 Faunistische Gutachten ersichtlich.</p> <p>Da auch diese Aktualisierung und Überprüfung der Kartierdaten zu Beginn des Erörterungstermins in 2020 5 Jahre alt sein werden, wurde im Rahmen einer floristischen und faunistischen Planungsraumanalyse (FFPA) geprüft, ob sich seit der Ersterfassung die Standortbedingungen in naturschutzrechtlich relevanter Weise wesentlich geändert haben. Darüber hinaus wurde geprüft, ob abweichende artenschutzrechtliche Betroffenheiten durch ein geändertes Artinventar bzw. eine andere Individuendichte entstehen können, die zu anderen oder zusätzlichen planungsrelevanten Auswirkungen führen können. Die FFPA ist im UVP Portal Niedersachsen hinterlegt.</p>
01.08-02	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -02 Die Planunterlagen weisen widersprüchliche Angaben in den Plänen/Legenden auf. Aufgrund dieser Widersprüche wird die Richtigkeit der Unterlagen bezweifelt.</p>	<p>Die Hinweise zu den Planunterlagen werden geprüft und bei Bedarf korrigiert. Die Verständlichkeit der Unterlagen wird durch diese kleinen größtenteils nur optischen Widersprüche nicht beeinträchtigt und kann durch eine einfache Korrektur berichtigt werden. Die Zweifel an der Planunterlage sind auf dieser Grundlage nicht gerechtfertigt.</p>
01.08-03	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -03 Aufgrund der mangelnden Genauigkeit der Abbildungen 3-3 und 3-4 sind diese nicht ausreichend lesbar, um hierzu spezifische Einwendungen abzugeben.</p>	<p>Die Abbildungen im Erläuterungsbericht dienen lediglich der Illustration der entsprechenden Textpassagen und sollen die dort gemachten Ausführungen durch die bildliche Darstellung unterstützen. Die wesentlichen Schwerpunkte werden in der Abbildung durch die Farbgebung hervorgehoben.</p>
01.08-04	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -04 Die Aktualität der Unterlagen, Beurteilung der Umwelt- sowie FFH-verträglichkeit, wird angezweifelt. Die Festlegung des Untersuchungsaufwandes ist beim letzten Scoping-Termin 2010 festgelegt worden.</p>	<p>Der Untersuchungsumfang wurde im Rahmen des Scoping-Termins am 22.01.2008 vorgestellt und abgestimmt. Mit Schreiben vom 16.02.2009 wurde der Vorhabenträger über den Inhalt und Umfang der voraussichtlich nach § 6 UVPG beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens informiert. Soweit sich zu einem späteren Zeitpunkt rechtliche oder fachliche Änderungen der Randbedingungen ergeben, wären auch diese nach § 6 Abs. 2 Satz 1 UVPG zu beachten.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Die floristischen und faunistischen Erfassungen erfolgten in den Jahren 2008 (alle Artengruppen sowie Biotope, Pflanzen, Lebensraumtypen) und 2010 (erweiterter Untersuchungsumfang Fledermäuse). Die Biotoptypenkartierung inkl. Pflanzen und Lebensraumtypen wurde in 2015 aktualisiert. Die Erfassungen zur Waldohreule als Ergänzung zu den Brutvögeln erfolgten in 2015. Aktualisierungen zu den Tag- und Nachfaltern erfolgten ebenfalls in 2015. Hierbei wurden keine planungsrelevanten Habitatveränderungen festgestellt. Darüber hinaus wird der Vorgabe nachgekommen, bei rechtlichen oder fachlichen Änderungen auch diese zu berücksichtigen. Die entsprechend aktuellen und den rechtlichen und fachlichen Vorgaben genügenden Unterlagen sind Gegenstand des Änderungsantrages. Die Belastbarkeit der Daten und Unterlagen ist somit weiterhin gegeben.</p> <p>Da auch diese Aktualisierung und Überprüfung der Kartierdaten zu Beginn des Erörterungstermins in 2020 5 Jahre alt sein werden, wurde im Rahmen einer floristischen und faunistischen Planungsraumanalyse (FFPA) geprüft, ob sich seit der Ersterfassung die Standortbedingungen in naturschutzrechtlich relevanter Weise wesentlich geändert haben. Darüber hinaus wurde geprüft, ob abweichende artenschutzrechtliche Betroffenheiten durch ein geändertes Artinventar bzw. eine andere Individuendichte entstehen können, die zu anderen oder zusätzlichen planungsrelevanten Auswirkungen führen können. Die FFPA ist im UVP Portal Niedersachsen hinterlegt.</p> <p>Im Ergebnis ist immer noch davon auszugehen, dass sich durch Neuerfassungen keine planungsrelevanten Änderungen ergeben würden. Vorsorglich wird dies für die folgenden Arten(gruppen) in 2020 dennoch überprüft:</p> <ul style="list-style-type: none">• Brutvögel• Totholzkäfer• Biotoptypen• Biber• Reptilien

Problem-NR	Problem	Antwort
01.08-05	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -05 Die Bauablaufplanung einschließlich der Sicherungsmaßnahmen muss Bestandteil der Planfeststellungsunterlage werden.	Für die Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen gibt es die Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012). Diese Richtlinie gibt den Umfang der Planfeststellungsunterlage vor. Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Die schalltechnische Untersuchung zur baubedingten Lärmbelastung ist in Unterlage 21.2 den Planfeststellungsunterlagen beigefügt und wird bei den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Diese Unterlage beachtet das im Zuge der Vorplanung erstellte Bauphasenkonzept.
01.08-06	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -06 Ergänzend ist an dieser Stelle klarzustellen, dass die im Erläuterungsbericht auf Seite 192 in Tabelle 6-2 vorgenommene Gebietseinstufung „Gewerbegebiet Lüneburg Hafen“ unzutreffend ist. Es handelt sich um das „Industriegebiet Lüneburg Ost“.	Die Bezeichnung der Gebietseinstufung wird entsprechend der Einwendung überprüft und korrigiert.
01.08-08	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -08 Die Angabe "Bau-km 1+000 bis Bau-km 8+700" bei einer Gesamtlänge wird als (verfahrens-)fehlerhaft bzw. irreführend, gerügt. Ausweislich der Grunderwerbs- und Lagepläne finden Baumaßnahmen und Grundstücksinanspruchnahmen auch unterhalb von Bau-km 1+000 statt. Bau-km 1+000 liegt umgekehrt in der umzubauenden Anschlussstelle K46/ L219 (216)	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Angabe des Bau-km erfolgt bei Baumaßnahmen üblicherweise am Beginn der Baustrecke des in der Hauptsache auszubauenden Verkehrsweges (hier A 39). Bei der hier in Rede stehenden Maßnahme liegt der Beginn der Baustrecke auf der A 39 bei Bau-km 1+000 und das Ende der Baustrecke bei Bau-km 8+700. Ein Fehler oder eine Irreführung liegen nicht vor.
01.08-09	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -09 Der wasserrechtliche Fachbeitrag (Unterlage 21) beschränkt sich bei der Darstellung der Schadstoffe auf Tausalzeinträge. Andere aus dem Betrieb von KFZ zu erwartende Schadstoffe (bspw. aus der Verordnung zum	Die Verschmutzung durch Mikroplastik ist sicherlich bekannt und wird in verschiedenen Kreisen thematisiert, wird im Bezug zur Bewertung nach WRRL nicht einbezogen, da eine ausreichende Datenbasis zur Bewertung nicht vorhanden ist. Grenzwerte existieren noch nicht in den entsprechenden Verordnungen (OGewV, GrwV).

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Schutz der Oberflächengewässer (OGewV) wurden nicht berücksichtigt. Daneben sind Schadstoffeinträge durch Mikroplastik (z.B. aus dem Abrieb von Autoreifen) zu berücksichtigen. Diesbzgl. ist von einem Schadstoffeintrag über die Ilmenau in die Elbe und von dort in die Nordsee auszugehen. Der Einwender (Schreiben 884) beantragt im Hinblick auf die Verschmutzung seiner Grundstücke die Prüfung der Schadstoffeinträge entsprechend der in der OGewV enthaltenen Liste sowie im Hinblick auf Mikroplastik einschl. einer Prüfung auf die Anforderungen der Meeresstrategierahmenrichtlinie.</p>	<p>Zur Erfassung und Bewertung der Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer wird die Unterlage 21.3 Fachbeitrag WRRL durch eine Unterlage zur immissionsbezogenen Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen ergänzt (stofflicher Nachweis). Die ergänzte Unterlage ist auf dem UVP-Portal (www.uvp.niedersachsen.de) online eingestellt.</p> <p>Die Nachverfolgung der Stoffeinträge sowie die zugehörigen Berechnungen erfolgen jeweils an dem ersten berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper. Hierdurch sind auch die weiterführenden Gewässer berücksichtigt.</p>
01.08-10	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -10 Die Kartierungen sind unzureichend bzw. die Darstellungen schwer verständlich. In der Brutvogeluntersuchung (Kapitel 2. 3.2, Seite 12ff) werden für die Flächen des Einwenders Brutvogelarten genannt; diese finden sich aber in der Kartographie des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterlage 19.2. 1) nicht wieder.</p>	<p>Die durchgeführten Untersuchungen sind umfangreich und problemangemessen durchgeführt worden. Die angesprochene Brutvogelerfassung wurde flächendeckend nach geeigneten Methodenstandards in einem insgesamt ca. 342 ha großen Korridor entlang der Trasse 2008 durchgeführt. Dabei wurden alle vorkommenden Brutvögel und Nahrungsgäste zur Brutzeit aufgenommen. In 2015 wurde zusätzlich eine Übersichtsbegehung sowie eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Hierbei sind keine planungsrelevanten Habitatveränderungen festgestellt worden. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ist gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu prüfen, ob Vorkommen von streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (FFH-RL) bzw. Vorkommen von europäischen Vogelarten (Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie) durch das Vorhaben möglicherweise von den Verbotstatbeständen des BNatSchG betroffen sein könnten. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag erfolgt eine einzelartbezogene Betrachtung ausschließlich für die planungsrelevanten Vogelarten. Dies sind in der Regel die Arten des Anhangs I der VS-RL, die Arten nach Art. 4 Abs. 2 der VS-RL und Arten der Roten Liste Nds. und D mit Status 1, 2, 3, V und G sowie Koloniebrüter mit mehr als 5 Paaren. Darüber hinaus werden diejenigen Vogelarten betrachtet, die diese Kriterien zwar nicht erfüllen, aber nach § 7 Abs. 2 Nr. 14c BNatSchG streng geschützt sind. Diese Arten werden in den Karten dargestellt. Die</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>übrigen europäischen Vogelarten sind ökologischen Gruppen (oder auch „Gilden“) zuzuordnen, die im Bezug zu den Wirkfaktoren des Vorhabens gleichartige Betroffenheiten vermuten lassen. Ebenso werden Nahrungsgäste und Durchzügler in zusammengefassten Artgruppen betrachtet. Für diese Arten erfolgt im Artenschutzbeitrag keine gesonderte Kartendarstellung.</p>
01.08-11	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -11 Die Bewertung der ermittelten Tatbestände wurde zwar mit der Änderungsplanung geändert; dies ist wegen der fehlerhaften und veralteten Umweltbestandsermittlungen allerdings unzureichend.</p>	<p>Die Erfassung der faunistischen Daten erfolgte umfassend in den Jahren 2008 und 2009. Aufgrund der langen Planungsdauer wurde in 2015 eine erneute Übersichtsbegehung und Biotoptypenkartierung durchgeführt. Hierbei sind keine planungsrelevanten Habitatveränderungen festgestellt worden, sodass die Faunadaten aus den genannten Erfassungsjahren weiterhin aktuell und belastbar sind. Die Bewertung der ermittelten Tatbestände erfolgte auf Grundlage dieser Daten.</p> <p>Da auch diese Aktualisierung und Überprüfung der Kartierdaten zu Beginn des Erörterungstermins in 2020 5 Jahre alt sein werden, wurde im Rahmen einer floristischen und faunistischen Planungsraumanalyse (FFPA) geprüft, ob sich seit der Ersterfassung die Standortbedingungen in naturschutzrechtlich relevanter Weise wesentlich geändert haben. Darüber hinaus wurde geprüft, ob abweichende artenschutzrechtliche Betroffenheiten durch ein geändertes Artinventar bzw. eine andere Individuendichte entstehen können, die zu anderen oder zusätzlichen planungsrelevanten Auswirkungen führen können. Die FFPA ist im UVP Portal Niedersachsen hinterlegt.</p> <p>Im Ergebnis ist immer noch davon auszugehen, dass sich durch Neuerfassungen keine planungsrelevanten Änderungen ergeben würden. Vorsorglich wird dies für die folgenden Arten(gruppen) in 2020 dennoch überprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brutvögel • Totholzkäfer • Biotoptypen • Biber • Reptilien

Problem-NR	Problem	Antwort
01.08-12	<p>1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen</p> <p>-12 Der Einwender (Schreiben 884) bemängelt eine fehlende Untersuchung zu den Auswirkungen des Vorhabens auf den Klimawandel und beantragt, eine solche Untersuchung in die Planfeststellungsunterlage einzubringen.</p>	<p>Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet.</p> <p>Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte, wie die A 39, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 39 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben.</p> <p>Über das untersuchte und bewertete Spektrum von (potentiellen) Luftschadstoffen hinausgehende Ermittlungen waren entsprechend nicht erforderlich. Insbesondere mögliche Auswirkungen von Kohlendioxidemissionen auf das Makroklima sind nicht zu untersuchen.</p> <p>Schon aus Rechtsgründen sind solche Auswirkungen von Kohlendioxidemissionen nicht in die abwägenden Betrachtungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einzubeziehen.</p> <p>Bei Kohlendioxid handelt es sich um ein Treibhausgas, das zwar im globalen Maßstab wirken kann, von dem jedoch vorliegend keine relevanten Auswirkungen auf das – im Rahmen der vorliegend getroffenen fachplanerischen Entscheidung allein betrachtungsrelevante – lokale bzw. regionale Klima ausgehen.</p> <p>Die Auswirkungen des Vorhabens auf die globalen sind zutreffend nicht erfasst, weil die Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens auf das Makroklima quantitativ kaum abschätzbar und darstellbar sind.</p> <p>Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über den Wirkungszusammenhang kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas nicht dem Immissionsbeitrag einzelner Vorhaben zugerechnet werden (vgl. zu § 1a 9.BImSchV im Bereich des Anlagenzulassungsrechts VGH Mannheim, U.v. 20.07.2011, 10 S 2102/09, juris Rn. 57 sowie Appold, in: Hoppe/Beckmann, UVPg, § 2 Rn. 35 m w. N.).</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
01.08-13	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -13 Die Nummerierung der Lagepläne Schallschutz ist eine völlig andere ist als sonst in den Planfeststellungsunterlagen. Der zugehörige Lageplan für den Einwender trägt diesmal die Nummer 10 (und nicht 1). Dies erschwert die Nachvollziehbarkeit der Unterlage.	Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden, da die Lagepläne korrekt nummeriert sind. Sie sind aufgrund des Deckblattverfahrens lediglich durch ein D1 ergänzt worden.
01.08-14	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -14 Die vorgesehene Planung im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße erfordert ferner die notwendige Versetzung und Anpassung weiterer Anlagen. Dies betrifft zum einen die in diesem Bereich vorhandenen Schaltkästen für die öffentliche Beleuchtung sowie – zum anderen – die Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der östlichen Rampe in die Erbstorfer Landstraße. Ferner fehlt in der Planunterlage 5, Blatt Nr. 5 ein Geradeauspfeil (Fahrbahnmarkierung) auf der Anschlussrampe Richtung „Hölderlinstraße“. Die vorgenannte Fahrbahnmarkierung ist – auch bereits in den Planfeststellungsunterlagen – zu ergänzen und herzustellen.	Im Regelungsverzeichnis wird in Nr. 158 und 159 die Verlegung der Kabel der öffentlichen Beleuchtung geregelt. Dazu gehören auch die Schaltkästen. Detaillierte Abstimmungen erfolgen mit der Ausführungsplanung. Beide Rampen werden mit Lichtsignalanlagen (LSA) ausgestattet. Das ist in den Textfeldern in Unterlage 5 Blatt 5-D1 auch ausgewiesen. Die detaillierte Planung der LSA erfolgt mit der Ausführungsplanung. Die Fahrbahnmarkierung ist ebenfalls Bestandteil der Ausführungsplanung und für die Planfeststellungsunterlage nicht relevant. Der Hinweis wird deshalb für die nächste Bearbeitungsphase vorgemerkt.
01.08-15	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -15 Die Planfeststellungsunterlagen sind nicht hinreichend klar und bestimmt. Die Pläne sind unübersichtlich.	Der Einwand ist zu allgemein verfasst, daher kann nicht hinreichend geantwortet werden. Die Pläne werden auf Grundlage der Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012) erstellt. Durch die stadtnahe Lage der Trasse und der vielen Leitungsträger, Bestandsstraßen und Anbindungen ist der Plan relativ voll und wird dadurch teilweise schwer lesbar. Die Informationen müssen aber in den Lageplänen enthalten sein um alle Betroffenheiten aufzeigen zu können.
01.08-15.1	1.8 Verfahrensrecht - Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen -15.1 In der Anlage 16.1.2 werden verschiedene Varianten für den Anschluss der B216 und die Weiterführung der A39 im Abschnitt 2 (Überquerung des Elbe-Seiten-Kanals, ESK)	Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>dargestellt. Laut dem zugehörigen Bericht ist die Südvariante als Vorzugsvariante ermittelt worden. Diese quert den ESK jedoch in einem anderen Winkel als im Übersichtsplan (Anlage 03, Blatt2) dargestellt. Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, ob die in Anlage 16.1.2 dargestellte Südvariante falsch dargestellt wurde (und somit eine Planunterlage, die in diesem Verfahren planfestgestellt werden soll, fehlerhaft ist), oder ob lediglich im Übersichtslageplan der noch nicht planfestzustellende Teil nicht angepasst wurde. Auch im letzteren Fall ist es dem Bürger nicht möglich, eventuelle Auswirkungen der Planänderung zu erkennen. Die Darstellungen sind daher zu überarbeiten und auf den einheitlichen, tatsächlich planfestzustellenden Stand zu bringen. Ferner muss die Änderung der Trassenführung zu Beginn des Abschnittes 2 (Querung des ESK bis zum Erreichen der bislang vorgestellten Trassenführung) ebenfalls in einem Lageplan dargestellt werden. Nur so ist es dem Bürger möglich, Auswirkungen der Änderung zu prüfen und zu erkennen. Sollten sich durch die Änderung der Trassenführung zu Beginn des Abschnittes 2 Einwände ergeben, die zu einer Änderung der Linie führen, so können diese schnell Auswirkungen auf den Anschlusspunkt im Abschnitt 1 haben und müssen daher bereits in diesem Verfahren eingewandt werden. Eine Darstellung in Form einer blassen Linie ist für eine ordentliche Prüfung nicht ausreichend.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum anderen ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamtvorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vorhandenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreuzungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der Anschluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p> <p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgegliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)- Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung- Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung- Variante 5 (Süd/West)- Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II, - mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK, - mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg - sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage. <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p>
01.09	1.9 Verfahrensrecht-Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen	
01.09-01	<p>1.9 Verfahrensrecht - Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen</p> <p>-01 Die Verkehrsprognose kann nur eine Vorschau auf die zukünftigen Verkehrszahlen geben. Die Betroffenen haben demnach Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer (Lärm-) Wirkungen eines (Straßenneubau-) Vorhabens gem. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Dieser Anspruch besteht grundsätzlich für die gesamte Dauer der 30-Jahres-Frist gem. § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG.</p>	<p>Der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen nach § 75 VwVfG bei fehlgeschlagener Prognose wird bestätigt.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird auf folgendes verwiesen: Die Lärmprognose wird auf Grundlage der prognostizierten Verkehrszahlen berechnet und die Schutzmaßnahmen dementsprechend angeordnet. Die Prognose ist fehlgeschlagen, wenn sich die errechneten Lärmwerte um mehr als 2,1 dB(A) erhöhen, dies entspricht ungefähr einem Verkehrszuwachs von 60% gegenüber der prognostizierten Verkehrsstärke. Bei Überschreitung der Prognosewerte, müssten die tatsächlich eingetretenen Verkehrswerte angesetzt werden und die daraus</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		resultierenden Lärmwerte ermittelt werden. Messungen können nicht als Grundlage für diesen Anspruch herangezogen werden. Anträge auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen sind an die Planfeststellungsbehörde zu richten.
01.09-02	1.9 Verfahrensrecht - Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen -02 Im Erörterungspunkt 7.1 werden in den Karten gelbe Sechsecke mit Zahlen verwendet. In der Legende fehlt eine Erläuterung hierzu. Es wird eine Überarbeitung gefordert.	In der Legende der Übersichtslagepläne der Unterlage 7.1 befindet sich neben dem sechseckigen Symbol die Erklärung "Immissionsort / Objekt-Nummer".
01.09-03	1.9 Verfahrensrecht - Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen -03 Bereits beim Bau der A250- heute A39 - müssten vermutlich diverse Kompensationsmaßnahmen festgesetzt worden sein, die nicht belegbar umgesetzt worden sind. Es fehlt hier an der entsprechenden Evaluierung der Maßnahmen sowie einem Monitoring. Ich fordere Sie auf, die Kompensationsmaßnahmen und den aktuellen Stand dieser Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit für die Umwelt offen zu legen bevor mit dem Bau der A39 weitere Maßnahmen geplant werden, für deren Umsetzung sich hinterher keiner verantwortlich fühlt. Ein entsprechendes Monitoring der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen der A39 fehlt in den Unterlagen.	Gemäß §17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Fachbehörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. So auch beim Bau der A250. Eine entsprechende Information kann daher bei der zuständigen Fachbehörde, außerhalb dieses Verfahrens, eingeholt werden. Für die hier geplanten Maßnahmen werden je nach Maßnahmenart eine Funktionskontrolle, sofern überhaupt erforderlich, genannt. Dies ist den Maßnahmenblättern des LBP zu entnehmen (Unterlage 9.3).
01.09-04	1.9 Verfahrensrecht - Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen -04 Durch fehlerhafte Verkehrsprognosen wird von einer Fehleinschätzung der Lärmschutz ausgegangen. Sofern bereits bei dem Neubau der Autobahn die geltenden Grenzwerte nicht durch den Bau eingehalten werden kann, sondern eine Einhaltung nur durch passiven Lärmschutz erreichbar ist, ist die Planung nachzubessern.	Der Lärmschutz kann nach §41 und § 42 Bundes-Immissionsschutzgesetz auch durch passiven Lärmschutz erfolgen, sofern die Kosten oder die Wirkung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.
01.10	1.10 Verfahrensrecht-Akteneinsicht und sonstige Anträge zum Verfahren	

Problem-NR	Problem	Antwort
01.10-03	<p>1.10 Verfahrensrecht- Akteneinsicht und sonstige Anträge zum Verfahren</p> <p>-03 Es wird beantragt die Unterlagen (inkl. der Einwendung) zu veröffentlichen. Die Einwendungen geben der Öffentlichkeit/Politik eine Übersicht zu den Einschränkungen auf die Lebensqualität der Betroffenen, die durch diese Planung verursacht werden.</p> <p>Eine Entscheidung über das Projekt der A 39 kann erst nach dieser Abwägung erfolgen</p>	<p>Der Bundestag hat das Gesamtnetzkonzept A 39, A 14 und B 190n mit der Verabschiedung des 6. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (6. FStrAbÄndG) in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Dadurch ist grundsätzlich davon auszugehen, dass das Projekt bei der Politik bekannt ist.</p> <p>Die Abwägung zu den Betroffenheiten und Belangen im Verhältnis zu dem Bedarf und der Rechtssicherheit der Planung des Projektes, obliegt der Planfeststellungsbehörde.</p> <p>Diese fasst unabhängig von Politik eine Entscheidung zum Planfeststellungsbeschluss.</p> <p>Hierfür werden alle Belange abgewogen und bewertet.</p>
01.10-05	<p>1.10 Verfahrensrecht - Akteneinsicht und sonstige Anträge zum Verfahren</p> <p>-05 Es wird um Zusendung des Planfeststellungsbeschlusses gebeten.</p>	<p>Nach § 74 VwVfG ist der Planfeststellungsbeschluss dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen. Eine Ausfertigung des Beschlusses ist mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Plans in den Gemeinden zwei Wochen zur Einsicht auszulegen; der Ort und die Zeit der Auslegung sind ortsüblich bekannt zu machen.</p>
01.10-06	<p>1.10 Verfahrensrecht-Akteneinsicht und sonstige Anträge zum Verfahren</p> <p>-06 Der Einwender (Schreiben 884) rügt einen Verstoß gegen den verwaltungsverfahrenrechtlichen Beratungsgrundsatz (§ 25 Abs 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)). Er bemängelt das Fehlen einer der Problemlage angemessenen Beratung durch die für den Straßenbau zuständigen öffentlichen Stellen, die Stadt Lüneburg oder die öff.-rechtlichen Berufsorganisationen der Landwirtschaft.</p> <p>Im Hinblick auf die Aussagen im Erörterungstermin zur 1. Auslegung der Planunterlagen erwartet der Einwender insbesondere, dass die zuständigen Landwirtschaftskammern die Landwirte einschlägig und umfassender als bisher beraten auch im Hinblick auf die Entwicklung von Einwendungstextbausteinen oder von Entschädigungsstandards.</p>	<p>Die NLStBV steht Bürgerinnen und Bürgern zur Beantwortung von Fragen im Zusammenhang mit der Planung von Straßen im Allgemeinen sowie dem Bau der A 39 im Besonderen grundsätzlich zur Verfügung. Ob und inwiefern andere öffentliche Stellen einem ggf. vorhandenen Beratungsauftrag nachkommen, kann und muss von Seiten der NLStBV nicht beurteilt werden</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
01.11	1.11 Verfahrensrecht-Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen)	
01.11-01	1.11 Verfahrensrecht- Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen) -01 Es wird Bezug auf eingegangenen Einwendungen zum Verfahren genommen (schließt sich allen anderen Einwendungen im Verfahren an).	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen. Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen. Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en).
01.11-02	1.11 Verfahrensrecht- Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen) -02 Es wird Bezug auf die Schriftsätze der Rechtsanwälte Günther genommen.	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen. Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en). Soweit Sie sich in Ihrer Einwendung auf Vorbringen anderer Einwendungen und Stellungnahmen beziehen, lässt dies einen hinreichend konkreten Bezug auf eine eigene persönliche Betroffenheit nicht ausreichend erkennen, so dass hierauf nicht geantwortet werden kann.
01.11-03	1.11 Verfahrensrecht- Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen) -03 Es wird Bezug auf die Einwendung des Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V. genommen.	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen. Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen. Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en).</p> <p>Soweit Sie sich in Ihrer Einwendung auf Vorbringen anderer Einwendungen und Stellungnahmen beziehen, lässt dies einen hinreichend konkreten Bezug auf eine eigene persönliche Betroffenheit nicht ausreichend erkennen, so dass hierauf nicht geantwortet werden kann.</p>
01.11-04	<p>1.11 Verfahrensrecht- Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen -04 Es wird Bezug auf die Einwendungsschrift der Hansestadt Lüneburg genommen.</p>	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen. Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en). Soweit Sie sich in Ihrer Einwendung auf Vorbringen anderer Einwendungen und Stellungnahmen beziehen, lässt dies einen hinreichend konkreten Bezug auf eine eigene persönliche Betroffenheit nicht ausreichend erkennen, so dass hierauf nicht geantwortet werden kann.</p>
01.11-05	<p>1.11 Verfahrensrecht- Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen -05 Es wird Bezug auf die Einwendungsschrift des Dachverband Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal genommen.</p>	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen. Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en). Soweit Sie sich in Ihrer Einwendung auf Vorbringen anderer Einwendungen und Stellungnahmen beziehen, lässt dies einen hinreichend konkreten Bezug auf eine eigene persönliche Betroffenheit nicht ausreichend erkennen, so dass hierauf nicht geantwortet werden kann.</p>
01.11-06	<p>1.11 Verfahrensrecht- Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen -06 Der Einwender schließt sich der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld an.</p>	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen. Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en). Soweit Sie sich in Ihrer Einwendung auf Vorbringen anderer Einwendungen und Stellungnahmen beziehen, lässt dies einen hinreichend konkreten Bezug auf eine eigene persönliche Betroffenheit nicht ausreichend erkennen, so dass hierauf nicht geantwortet werden kann.</p>
01.11-07	<p>1.11 Verfahrensrecht- Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen -07 Der Einwender schließt sich den Einwendungen des Dachverbandes "Keine A 39" an.</p>	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en). Soweit Sie sich in Ihrer Einwendung auf Vorbringen anderer Einwendungen und Stellungnahmen beziehen, lässt dies einen hinreichend konkreten Bezug auf eine eigene persönliche Betroffenheit nicht ausreichend erkennen, so dass hierauf nicht geantwortet werden kann.
02	2. Vorgängige Planungsstufen	
02.00-01	2. Vorgängige Planungsstufen -01 Die geplante Trasse ähnelt der in den 1940er Jahren bereits geplanten Nordlandautobahn.	Die Ähnlichkeit des heutigen Trassenverlaufes der A39 bzw. der Anbindung der Städte Lüneburg - Wolfsburg mit den der Pläne der 1940er Jahre ist nicht bis ins Detail nachvollziehbar. Zu den Plänen aus 1935 liegen keine konkreten Linien vor.
02.00-02	2. Vorgängige Planungsstufen -02 Es wird sich allen Einwendungen, die sich auf das Raumordnungsverfahren, die Landesplanerische Feststellung sowie auf die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 beziehen angeschlossen.	Die Planfeststellungsbehörde bezieht die Ergebnisse der vorgängigen Planungsstufen in ihre Prüfung und Entscheidung mit ein. Der pauschale Verweis auf diese Einwendungen wird nicht explizit durch den Vorhabensträger abgearbeitet sondern nur insoweit konkrete Sachargumente im Planfeststellungsverfahren vorgetragen werden,
02.00-03	2. Vorgängige Planungsstufen -03 Der Einwender (Schreiben 884) wird durch die vorgängigen Planungsstufen belastet: Für den geplanten Weiterbau ab Wolfsburg in Richtung Lüneburg wurde am 25. August 2007 das Raumordnungsverfahren (ROV) abgeschlossen. Es sieht vor, die A 39 im Lüneburger Stadtgebiet auf der Bundesstraße 4 (die sogenannte Ostumgehung) laufen zu lassen und die Trassenführung im weiteren Verlauf mit dem Elbeseitenkanal zu bündeln. Die Linienbestimmung erfolgte im Oktober 2008.	Nach § 75 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.
02.00-04	2. Vorgängige Planungsstufen -04 Im Raumordnungsverfahren wurden Trassen-Varianten, darunter auch ein Verzicht auf den Ausbau auf der Bestandstrasse bei Lüneburg, geprüft. "Übersehen" haben die staatlichen Stellen freilich, dass Vorab-	Grundsätzlich werden in dem FStrG die beiden Verknüpfungspunkte der Autobahn angegeben zwischen denen ein Bedarf der Verbindung besteht und welche ein Bestandteil des Gesamtkonzeptes zur Erschließung eines strukturschwachen Raumes sind. Im vorliegenden Fall : A 39 AS Lüneburg-Nord bis AS Weyhausen.

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Festlegungen für die Trassierung im Bedarfsplan (Anlage zu § 1 FStrAbG idF des 5. FStrAbÄndG) sowie in den TEN-V-Leitlinien (vgl. nunmehr Artikel 5 Abs 2, Artikel 49 Abs 4 lit c der VO 1315/2013) vorlagen. Die "ergebnisoffene" Prüfung erweist sich insoweit im Nachhinein als Chimäre und kann deshalb nicht ernst genommen werden.</p>	<p>Diese Autobahn soll die beiden Metropolregionen Hamburg und Hannover/Braunschweig/Göttingen mit einander verbinden. Die Darstellung der Linie in den Karten zu dem BVWP 2015 und dem BVWP 2030 ist dem Raumordnungsverfahren und den Variantenvergleichen in den darauf folgenden Planungsstufen geschuldet. Die Variantenvergleiche zum Raumordnungsverfahren wurden weiträumig angesetzt, da sich bei der Detailbetrachtung ggf. Konfliktpunkte ergeben, die in der Linie noch nicht berücksichtigt werden konnten. Wäre eine andere Variante vorzugswürdig, hätte eine Anpassung der Darstellung der Trasse stattgefunden. Das Augenmerk liegt hierbei nicht auf der Darstellung in den Karten, sondern der Schaffung einer Verbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg.</p>
02.01	2.1 Vorgängige Planungsstufen-Raumordnung	
02.01-01	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -01 Aufgrund der Methodik des Raumordnungsverfahrens wurden andere Varianten früh ausgeschlossen, welche das Planungsziel einer Autobahn in größerem Umfang erfüllt hätten. Die vorhabenspezifischen Trassierungsparameter werden unterschritten und die Belastung des Stadtgebietes Lüneburg nicht ausreichend gewichtet. Durch die gefällte Entscheidung führte die derzeitige Planung in eine Sackgasse.</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
02.01-02	2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -02 Bereits im Raumordnungsverfahren wurden Einwendungen unzureichend abgearbeitet, sodass die derzeitige Trassenführung nicht vorzugswürdig wäre.	<p>Das Raumordnungsverfahren zur A 39 hat untersucht, inwieweit das Vorhaben mit den Zielen, Grundsätzen und Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und wie solche Planungen unter raumordnerischen Gesichtspunkten aufeinander abgestimmt werden können. Die Umsetzung der unterschiedlichsten Anforderungen an den Raum muss daher bei gleichzeitiger Nachhaltigkeit der Maßnahme auch immer soziale, ökonomische und ökologische Kriterien miteinander vereinbaren. Wegen seines fachübergreifenden</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Charakters ist das Raumordnungsverfahren besonders geeignet, die oftmals wiederstreitenden Planungen und Nutzungsansprüche abzustimmen. Es schließt die Prüfung von Trassen- und Standortalternativen ein. Mit der in das Verfahren integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Raumordnungsverfahren außerdem darauf ausgerichtet, Eingriffe in schützenswerte Bereiche abzuwenden oder unvermeidbare Eingriffe und Umweltbelastungen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Im Raumordnungsverfahren zur A 39 erfolgte eine Beteiligung von öffentlichen, Verbänden und der Öffentlichkeit, die ihrerseits Stellung zur Planung der A 39 nehmen konnten. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zur A 39 ist die sogenannte Landesplanerische Feststellung vom 24.08.2007, in der die zuständige Landesplanungsbehörde ihre raumordnerische Bewertung des Vorhabens dargelegt hat, und die in den nachfolgenden Zulassungsverfahren zu berücksichtigen ist. Sie hat gutachterlichen Charakter und entfaltet daher keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber dem Träger des Vorhabens und Einzelnen. Sie ersetzt nicht das Planfeststellungsverfahren. In den Planfeststellungsverfahren der einzelnen Abschnitte der A 39 sind die vorgetragenen Einwendungen und Sachthemen abschließend zu würdigen. Darin eingeschlossen können auch solche sein, die sich auf das Raumordnungsverfahren beziehen, soweit diese für die Zulassungsentscheidung von Bedeutung sind.</p>
02.01-03	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -03 Die A39 wird auf einer Trasse geplant, die für eine Autobahn ungeeignet ist. Varianten aus dem Raumordnungsverfahren, die aus verkehrsplanerischer Sicht (Kurvenradien, Abstände der Anschlussstellen, Querschnittsbreiten etc.) besser geeignet wäre, wurden frühzeitig ausgeschlossen.</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfsparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltstufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
02.01-04	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -04 Die Sinnhaftigkeit der Aufnahme des Variantenvergleichs aus dem Raumordnungsverfahren in das Planfeststellungsverfahren wird bezweifelt. Das vorgeordnete Verfahren wurde bereits abgearbeitet und ist für das Planfeststellungsverfahren aus diesem Grund nicht mehr sinnvoll.</p>	<p>Das Raumordnungsverfahren zur A 39 hat untersucht, inwieweit das Vorhaben mit den Zielen, Grundsätzen und Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und wie solche Planungen unter raumordnerischen Gesichtspunkten aufeinander abgestimmt werden können. Die Umsetzung der unterschiedlichsten Anforderungen an den Raum muss daher bei gleichzeitiger Nachhaltigkeit der Maßnahme auch immer soziale, ökonomische und ökologische Kriterien miteinander vereinbaren. Wegen seines fachübergreifenden Charakters ist das Raumordnungsverfahren besonders geeignet, die oftmals widerstreitenden Planungen und Nutzungsansprüche abzustimmen. Es schließt die Prüfung von Trassen- und Standortalternativen ein. Mit der in das Verfahren integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Raumordnungsverfahren außerdem darauf ausgerichtet, Eingriffe in schützenswerte Bereiche abzuwenden oder unvermeidbare Eingriffe und Umweltbelastungen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Im Raumordnungsverfahren zur A 39 erfolgte eine Beteiligung von öffentlichen Stellen, Verbänden und der Öffentlichkeit, die ihrerseits Stellung zur Planung der A 39 nehmen konnten. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zur A 39 ist die sogenannte Landesplanerische Feststellung vom 24.08.2007, in der die zuständige Landesplanungsbehörde ihre raumordnerische Bewertung des Vorhabens dargelegt hat, und die in den nachfolgenden Zulassungsverfahren zu berücksichtigen ist. Sie hat gutachterlichen Charakter und entfaltet daher keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber dem Träger des Vorhabens und Einzelnen. Sie ersetzt nicht das Planfeststellungsverfahren. In den Planfeststellungsverfahren der einzelnen Abschnitte der A 39 sind die vorgetragenen Einwendungen und Sachthemen abschließend zu würdigen. Darin eingeschlossen können auch solche sein, die sich auf das Raumordnungsverfahren beziehen, soweit diese für die Zulassungsentscheidung von Bedeutung sind.</p> <p>Die Anlage 3 zum Erläuterungsbericht (Dokumentation der Variantenentscheidung der UVS zum Raumordnungsverfahren für</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		den 1. Abschnitt) wurde zur Verdeutlichung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens den Antragsunterlagen mit einer zusammenfassenden Betrachtung für den Abschnitt 1 beigelegt und ergänzt die Ausführungen des Erläuterungsberichtes.
02.01-05	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -05 Die Bewertung und Gewichtung der Schutzgüter wurde in den Variantenvergleichen unterschiedlich behandelt. Entscheidungserhebliche Kriterien wurden unzureichend berücksichtigt. Die Alternativenauswahl sei willkürlich-unsachlich erfolgt und wird auf politische Entscheidungen zurückgeführt. Die Raumwiderstände im Bereich des Lüneburger Stadtgebietes und die Nachteile der Trassenführung durch die Unterschreitung der Planungsparameter nach der RAA wurden nicht ausreichend berücksichtigt.</p>	<p>Variantenentscheidung zur Raumordnung Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der abgestimmten und untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist.</p> <p>Die UVS zum Raumordnungsverfahren wurde zweistufig ausgeführt. In der Stufe I erfolgte eine erste grobe Raumanalyse, die über die Ermittlung des großräumig relevanten Raumwiderstandes dazu diente, den Untersuchungsraum derart zu begrenzen, dass bereits frühzeitig gravierende Umweltkonflikte vermieden werden. Daraus abgeleitete relativ konfliktarme Bereiche wurden unter Berücksichtigung straßenplanerischer Aspekte zu Planungskorridoren verbunden.</p> <p>Innerhalb der Planungskorridore, dem Untersuchungsraum der Stufe II wurden alle Schutzgüter detailliert erfasst und bewertet. Auf dieser Basis wurde das mögliche Variantenspektrum entwickelt, wobei alle sich ernsthaft anbietenden bzw. sich aufdrängenden Linien für die konkrete Trassenführung der A 39 aufgenommen wurden.</p> <p>In der Auswirkungsprognose zu den Variantenvergleichen im Raumordnungsverfahren wurden die durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen nach Schutzgütern getrennt für alle Varianten (-abschnitte) ermittelt. Grundsätzlich wurden alle im Rahmen der Auswirkungsanalyse als erheblich ermittelten</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Umweltwirkungen in den jeweiligen Variantenvergleich eingestellt. Ihre Relevanz als Vergleichskriterium zwischen den Varianten orientiert sich im Wesentlichen an der Bedeutung der betroffenen Werte und Funktionen sowie den ermittelten Wirkintensitäten und Gefährdungsstufen der jeweiligen Umweltwirkungen, bei den die zuvor definierte Erheblichkeitsschwelle unterschritten wird, blieben im Variantenvergleich unberücksichtigt. Ebenso wurden Auswirkungskategorien, für die bei keiner der jeweils zu vergleichenden Varianten eine erhebliche Betroffenheit ermittelt wurde, nicht in die Darstellung der Umweltauswirkungen und in den Variantenvergleich eingestellt.</p> <p>Für den Planungsabschnitt 1 sind folgende Variantenvergleiche relevant (vgl. Unterlage 1, Anlage 3)</p> <p>GP 2-5 (Lüner Holz oder Ausbau B4, unmittelbares Stadtgebiet Lüneburg) > Besonderer Fokus auf das Schutzgut Mensch-Wohnen. Im Ergebnis wurden die Varianten umweltfachlich gleich gewertet.</p> <p>GP 2-49 (Ausbau B4 oder über Ebensberg, B4 mit Trassierung im Bereich Bilmer Berg verglichen mit Führung über Ebensberg und Bilmer Strauch) > Deutliche Vorteile für die Variante B 4 und Bilmer Berg aufgrund Vorteile beim Schutzgut Mensch – Wohnen, Mensch – Erholen sowie beim Schutzgut Tiere. Die Variante vermeidet eine umfängliche Neutrassierung.</p> <p>Nordumfahrung Lüneburg oder über Ebensberg (Nordvariante umfährt ausgehend von dem Anschluss an der B 404 an die A 39 Bardowick und Scharnebeck im Norden) > Deutliche Vorteile für die Ebensbergvariante aufgrund Vorteilen beim Schutzgut Mensch – Erholen sowie beim Schutzgut Pflanzen und Tiere und beim Schutzgut Boden. Die Nordvariante durchfährt vielschichtig sensible Bereiche.</p> <p>GP 2-17 (westlich oder östlich um Barendorf, Altenmedingen, Römstedt und Röbbel) > Die Variante westlich an den Ortslagen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>vorbei ist eindeutig vorzugswürdig. Vorteile ergeben sich bei allen Schutzgütern mit Ausnahme beim Schutzgut Kultur- und Sachgüter.</p> <p>GP 1-18 (West- oder Ostkorridor bis östlich Uelzen) > Mit Ausnahme der indifferenten Schutzgüter Klima/Luft und Kultur- und Sachgüter ergeben sich bei allen anderen Schutzgütern deutliche bis sehr deutliche Vorteile für den Ostkorridor mit Integration der B 4 durch das Stadtgebiet von Lüneburg.</p> <p>Insgesamt erfolgt die Auswahl der Varianten sowie die Gewichtung und Bewertung der Schutzgüter anhand fachlicher Kriterien nach einer abgestimmten Methodik und in einem offenen Abstimmungsprozess in einer nicht zu beanstandenden Form. Dies umfasst alle untersuchten Untervarianten, Teilvarianten sowie Hauptvarianten und somit auch die Vorzugsvariante GP 1-46/2 mit Verlauf über die B 4 im Stadtgebiet von Lüneburg.</p>
02.01-05.1	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -05.1 Die Bebauung des Hanseviertel sei bei den Planungen berücksichtigt worden. Daher sei bereits im ROV dies stark berücksichtigt worden, sodass die jetzt geplante Trassenvariante den Vorzug erhalten habe. Entscheidungserhebliche Kriterien und das Gemeinwohl der Bevölkerung wurden unzureichend berücksichtigt. Die Alternativenauswahl sei unsachlich erfolgt und wird auf politische Entscheidungen zurückgeführt.</p>	<p>Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der abgestimmten und untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist.</p> <p>Die UVS zum Raumordnungsverfahren wurde zweistufig ausgeführt. In der Stufe I erfolgte eine erste grobe Raumanalyse, die über die Ermittlung des großräumig relevanten Raumwiderstandes dazu diente, den Untersuchungsraum derart zu begrenzen, dass bereits frühzeitig gravierende Umweltkonflikte vermieden werden. Daraus abgeleitete relativ konfliktarme Bereiche wurden unter Berücksichtigung straßenplanerischer Aspekte zu Planungskorridoren verbunden.</p> <p>Innerhalb der Planungskorridore, dem Untersuchungsraum der Stufe</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Il wurden alle Schutzgüter detailliert erfasst und bewertet. Auf dieser Basis wurde das mögliche Variantenspektrum entwickelt, wobei alle sich ernsthaft anbietenden bzw. sich aufdrängenden Linien für die konkrete Trassenführung der A 39 aufgenommen wurden.</p> <p>In der Auswirkungsprognose zu den Variantenvergleichen im Raumordnungsverfahren wurden die durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen nach Schutzgütern getrennt für alle Varianten (-abschnitte) ermittelt. Grundsätzlich wurden alle im Rahmen der Auswirkungsanalyse als erheblich ermittelten Umweltwirkungen in den jeweiligen Variantenvergleich eingestellt. Ihre Relevanz als Vergleichskriterium zwischen den Varianten orientiert sich im Wesentlichen an der Bedeutung der betroffenen Werte und Funktionen sowie den ermittelten Wirkintensitäten und Gefährdungsstufen der jeweiligen Umweltwirkungen, bei den die zuvor definierte Erheblichkeitsschwelle unterschritten wird, blieben im Variantenvergleich unberücksichtigt. Ebenso wurden Auswirkungskategorien, für die bei keiner der jeweils zu vergleichenden Varianten eine erhebliche Betroffenheit ermittelt wurde, nicht in die Darstellung der Umweltauswirkungen und in den Variantenvergleich eingestellt.</p> <p>Insgesamt erfolgt die Auswahl der Varianten sowie die Gewichtung und Bewertung der Schutzgüter anhand fachlicher Kriterien nach eine abgestimmten Methodik und in einem offenen Abstimmungsprozess in einer nicht zu beanstandenden Form. Bebaute Bereiche wie das Hanseviertel sowie das Gemeinwohl der Bevölkerung werden im UVPG maßgeblich u.a. über das Schutzgut Mensch (Wohnen und Erholen) betrachtet. In der landesplanerischen Feststellung vom 24.08.2007 wurde dem Abschnitt 586 (Verlauf der A 39 auf der vorhandenen B4) gegenüber dem Abschnitt 502 (Verlauf u.a. im Bereich des Schlieffen-Parks / Hanseviertel) der Vorrang gegeben. Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien vermeidet die Untervariante 586 eine starke Verkehrszunahme auf der Erbstorfer Landstraße, lässt die weitere Planung des „Schlieffen-Parks“ weitgehend unberührt, beeinträchtigt stadtnahe</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Erholungsgebiete im Umfeld des Klosters Lüne kaum und lässt das Kloster Lüne mit seinem direkten Umfeld unbeeinträchtigt, so dass die weitere Inwertsetzung dieses Kulturdenkmals ohne Einschränkungen möglich bleibt. Darüber hinaus ermöglicht Untervariante 586 besser die mögliche Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Erbstorfer Landstraße, was bei Wahl der Untervariante 502 nur schwer zu verwirklichen wäre.</p> <p>Der Bebauungsplan Schlieffenpark (heute Hanseviertel) ist seit 2009 rechtsverbindlich. Eine besondere Berücksichtigung der Bebauung des Hanseviertels im Raumordnungsverfahren ist nicht gegeben</p>
02.01-06	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -06 Für die aktuelle Planfeststellung gelten die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) von 2008. Es wird ein neues Raumordnungsverfahren beantragt, dass auf den RAA von 2008 basiert. Darauf basierend wäre eine alternative Trasse bzw. Variante vorzugswürdig.</p>	<p>Zum Zeitpunkt des Raumordnungsverfahrens war die RAS-L (Richtlinie für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Linienführung RAS-L von 1995) anzuwenden. Seit 2008 gilt die RAA (Richtlinie zur Anlage von Autobahnen). Im Vergleich der Regelwerke ergeben sich in Bezug auf die grundsätzlichen Planungsparameter keine Unterschiede, die zur Vorzugwürdigkeit einer alternativen Trasse bzw. Variante führen.</p>
02.01-07	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -07 Die Prüfung der Null-Plus-Variante fehlt. Es wurde nur eine komplette Neutrassierung und kein bedarfsgerechter Ausbau untersucht. Dies widerspricht dem umweltfachlichen Planungsauftrag.</p>	<p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen.</p> <p>Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte.</p> <p>Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen - ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar - Querung FFH und Naturschutzgebiete - im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten <p>Im südlichen Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg wurde der Um- und Ausbau von Teilabschnitten der B 4 zur Autobahn als zumutbare Alternative in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Ergebnisse der UVS Stufe I wurde ein Korridor parallel zur B 4 ausgewiesen. Im Variantenvergleich wurde die Ausbauvariante aus folgenden Gründen ausgeschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorteil, den die weitgehende Bündelung mit der B 4 und B 188 und der in Teilen vorgesehene Ausbau der B 4 zur Autobahn aus umweltfachlicher Sicht bietet, ist aufgrund der Mehrlänge der Variante und in einigen Schutzgutbereichen hohen Wertigkeiten des betroffenen Raumes – trotz bestehender Vorbelastung – nicht durchschlagend. - Die B 4-Variante verursacht die größten Flächenverluste und die umfangreichsten Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen. Zudem quert die Variante das Naturschutzgebiet "Obere Lachte, Kainbach, Jafelbach", welches Teil des FFH-Gebietes "Lutter, Lachte, Aschau" ist. - Die Betroffenheit von erholungsrelevanten Gebietsausweisungen (Vorranggebiete, Vorsorgegebiete etc.) ist trotz der Vorbelastungen

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>durch die Bundesstraßen bei der Ausbauvariante wesentlich größer. - Im Wirkungsbereich der B 4 liegen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen", Vogelschutzgebiet "Südheide und Aschauteiche bei Eschede", FFH-Gebiet "Luuter, Lachte, Aschau (und einige Nebenbäche)", FFH-Gebiet "Ise mit Nebenbächen"), die von der Ausbauvariante potenziell betroffen sind. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden jedoch nicht prognostiziert.</p>
02.01-08	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -08 Die Bewertung der Trassen im Variantenvergleich zur Raumordnung sind fehlerhaft. Die Auswirkungen der Umleitungsverkehre müsste in die Bewertung einfließen. Es wird beantragt das Raumordnungsverfahren erneut durchzuführen.</p>	<p>Methodik der Variantenvergleiche im Raumordnungsverfahren: Das Variantenspektrum, welches die Grundlage für die vertiefende Raumanalyse bildete, setzt sich aus insgesamt 85 Variantenabschnitten zusammen. Diese Abschnitte lassen sich über insgesamt 52 Gelenkpunkte (GP) miteinander zu längeren Untervarianten, Teilvarianten und Hauptvarianten verbinden. Über diese Unter-, Teil- und Hauptvarianten erfolgt die Ermittlung der Vorzugsvariante in den drei aufeinander folgenden Schritten:- Untervariantenvergleich- Teilvariantenvergleich- Hauptvariantenvergleich. Zunächst wurden im Untervariantenvergleich Untervarianten, die als kleinräumige Alternativen in der Regel nur aus einem Variantenabschnitt bestehen, miteinander verglichen (z.B. die Abschnitte 502 und 503, 570 und 575 oder 583 und 584). Als Resultat ergab sich unter Beachtung der Ergebnisse aus der UVS, dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag und der Kostenermittlung jeweils eine zu bevorzugende Untervariante. Die Kostendifferenz zwischen den verglichenen Abschnitten wurde bezüglich der Entscheidungsrelevanz in drei Stufen eingeteilt. Einem Unterschied unter 5 % kommt eine geringe Entscheidungsrelevanz zu. Der Unterschied zwischen 5 und 10 % wird mit einer mittleren Entscheidungsrelevanz belegt. Bei einer Kostendifferenz über 10 % kommt dem Belang eine hohe Entscheidungsrelevanz zu. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung fanden aufgrund ihres großräumigen Betrachtungsmaßstabes zunächst keine Berücksichtigung. Die nach dem Untervariantenvergleich zu bevorzugenden Untervarianten setzten sich in Kombination mit Variantenabschnitten ohne Alternativen (z.B. 501, 509 oder 581) zu</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>sogenannten Teilvarianten zusammen (z.B. zwischen den GP 2 und 49 die Abschnitte 502/503-509-578).Der Teilvariantenvergleich wurde nach dem gleichen Schema mit den jeweils zu bevorzugenden Untervarianten fortgeführt, bis sich die verbliebenen Teilvarianten zu Hauptvarianten zusammen setzen ließen, die in einem abschließenden Hauptvariantenvergleich zwischen Lüneburg und Wolfsburg betrachtet und beurteilt wurden. Für diesen Hauptvariantenvergleich fanden auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung Berücksichtigung. Da sich aus den Teilvariantenvergleichen Hauptvarianten ergaben, die nicht identisch sind mit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung betrachteten Varianten, wurde die Raumverträglichkeitsuntersuchung infolge der zu erwartenden unterschiedlichen Auswirkungen um die Varianten 8 und 9 ergänzt. Für die Verkehrsuntersuchung ist eine Ergänzung nicht vorgenommen worden, da die ermittelten Wirkungsunterschiede zwischen den untersuchten sieben Linienvarianten insgesamt gering ausfallen und durch weitere Varianten, die sich aus Bestandteilen der untersuchten sieben Linienvarianten ergeben, nicht mit signifikanten Unterschieden zu rechnen ist.</p> <p>Die so ermittelte Vorzugsvariante war Grundlage für das Raumordnungsverfahren, das die Regierungsvertretung Lüneburg am 24. August 2007 mit der landesplanerischen Feststellung für die geplante Bundesautobahn A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg und für den niedersächsischen Teil der geplanten Bundesstraße B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt abgeschlossen hat. Das Bundesverkehrsministerium bestätigt die landesplanerisch festgestellte Trasse mit der Linienbestimmung der A 39 am 31.10.2008.</p> <p>Umleitungsverkehre sind auf der Ebene der Raumordnung für die Linienfindung nicht entscheidungserheblich und wurden daher im Raumordnungsverfahren nicht berücksichtigt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Über die Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens kann nicht innerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschieden werden.
02.01-10	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -10 In der Abwägung zum Raumordnungsverfahren, hätte berücksichtigt werden müssen, dass die Wohngebiete in Lüneburg bereits mit Lärm vorbelastet werden. Eine Verschlechterung löst eine weitere Sensibilisierung aus und führt nicht zur Gewöhnung. Das Stadtgebiet Lüneburg hätte daher gar nicht erst in den Variantenvergleich aufgenommen werden dürfen.</p>	<p>Die A 39 im Abschnitt 1 verläuft weitgehend auf der vorhandenen Trasse der B 4. Hierdurch wird eine neue zusätzliche Lärmquelle vermieden, es erfolgt eine Bündelung der Verkehre und rechtlich kann unter dem Aspekt einer Lärmvorsorge ein optimaler Lärmschutz erreicht werden. Es liegt kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung vor.</p> <p>Für die Bereiche, bei denen bereits eine hohe Lärmvorbelastung vorhanden ist, wird im Rahmen der Planfeststellung geprüft, ob sich durch den zusätzlichen Lärm der A 39 eine Gesundheitsgefährdung ergeben kann. Diese Gesundheitsgefährdung kann z.B. in Wohngebieten bei Beurteilungspegeln > 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht beginnen. Hierbei ist jedoch jeweils die spezielle Situation des Einzelfalls zu berücksichtigen. Mangels einer gesetzlichen Regelung ist die Angabe von allgemein gültigen Grenzwerten nicht möglich.</p>
02.01-11	<p>2.1 Vorgängige Planungsstufen - Raumordnung -11 Für die Variantenvergleiche im Raumordnungsverfahren wurden relative Bewertungsmaßstäbe angelegt (ausgerichtet am Durchschnitt aller Varianten), so dass eine starke Beeinträchtigung der Schutzgüter nicht sichtbar wird. Eine realistische Betrachtung der absoluten Beeinträchtigung der Schutzgüter hätte ergeben können, dass keine der A39-Varianten gebaut werden sollte. Man hätte in jedem Variantenvergleich außerdem die Null- und die günstigste Null-Plus-Variante mit heranziehen müssen. Höhere Kosten einer längeren Variante führten fast immer zur Auswahl der kürzeren Variante. Es ist unklar, wie die Gewichtung zwischen Kosten und Schutzgütern zustande gekommen ist. Teilabschnitte für Variantenvergleiche wurden willkürlich ausgewählt. Das Ergebnis ist die günstigste Alternative zwischen Gelenkpunkten. Es finden aber nur relative Bewertungen der Schutzgüter statt. Große Unterschiede in einzelnen</p>	<p>Methodik der Variantenvergleiche im Raumordnungsverfahren: Das Variantenspektrum, welches die Grundlage für die vertiefende Raumanalyse bildete, setzt sich aus insgesamt 85 Variantenabschnitten zusammen. Diese Abschnitte lassen sich über insgesamt 52 Gelenkpunkte (GP) miteinander zu längeren Untervarianten, Teilvarianten und Hauptvarianten verbinden. Über diese Unter-, Teil- und Hauptvarianten erfolgt die Ermittlung der Vorzugsvariante in den drei aufeinander folgenden Schritten:- Untervariantenvergleich- Teilvariantenvergleich- Hauptvariantenvergleich. Zunächst wurden im Untervariantenvergleich Untervarianten, die als kleinräumige Alternativen in der Regel nur aus einem Variantenabschnitt bestehen, miteinander verglichen (z.B. die Abschnitte 502 und 503, 570 und 575 oder 583 und 584). Als Resultat ergab sich unter Beachtung der Ergebnisse aus der UVS, dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag und der Kostenermittlung jeweils eine zu bevorzugende Untervariante. Die Kostendifferenz zwischen den verglichenen Abschnitten wurde bezüglich der Entscheidungsrelevanz in drei Stufen eingeteilt. Einem</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Schutzgütern sind Ausschlaggebend für das Ergebnis des Variantenvergleichs. Dadurch erfolgt die Gewichtung der Schutzgüter nicht einheitlich, was ein Mangel bei dieser Methode ist. Ein Nachteil dieser Methode ist, dass alle Kombinationen geprüft werden müssten, um zu einem verlässlichen Ergebnis zu kommen.</p> <p>Da nicht alle Kombinationen mit vertretbarem Aufwand geprüft werden können, werden Gelenkpunkte ausgewählt. Die Auswahl ist sicher gut begründet, hätte aber ebenso gut begründet anders ausfallen können. Diese Willkür ist neben der uneinheitlichen Gewichtung der Schutzgüter wahrscheinlich das größte Problem dieser Methode.</p> <p>Eine bessere Methode wäre eine Festlegung der Gewichtung der einzelnen Schutzgüter und eine Punktevergabe pro Schutzgut für jeden Teilabschnitt. Ob man diese Punktevergabe auf den gesamten Teilabschnitt bezieht oder pro Längeneinheit und hinterher mit der Anzahl der Längeneinheiten multipliziert, ist dabei egal, es führt zu demselben Ergebnis. Die Summe über alle Schutzgüter des Produkts aus Schutzgut-Punktzahl für den Teilabschnitt und Gewichtungsfaktor ergibt dann eine Gesamt-Punktzahl für den Teilabschnitt. Außer den Schutzgütern sollten auch Zusatzkosten beispielsweise für Brücken und Unterführungen, für die Entschädigung von Anwohnern und von Ausgleichsmaßnahmen einfließen.</p> <p>Danach kann man durch einfache Addition der Teilabschnitt-Punktzahlen beliebige Varianten sehr einfach vergleichen. Man kann sogar mit geringem Aufwand die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter und der Zusatzkosten verändern, neue Teilabschnitts-Punktzahlen berechnen und beliebige Varianten mit anderer Gewichtung der einzelnen Schutzgüter erneut vergleichen.</p> <p>Beide Verfahren erlauben es, hinterher das Ergebnis mit Fingerspitzengefühl und gesundem Menschenverstand zu betrachten und zu verwerfen. Von dieser Möglichkeit wurde in</p>	<p>Unterschied unter 5 % kommt eine geringe Entscheidungsrelevanz zu. Der Unterschied zwischen 5 und 10 % wird mit einer mittleren Entscheidungsrelevanz belegt. Bei einer Kostendifferenz über 10 % kommt dem Belang eine hohe Entscheidungsrelevanz zu. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung fanden aufgrund ihres großräumigen Betrachtungsmaßstabes zunächst keine Berücksichtigung. Die nach dem Untervariantenvergleich zu bevorzugenden Untervarianten setzten sich in Kombination mit Variantenabschnitten ohne Alternativen (z.B. 501, 509 oder 581) zu sogenannten Teilvarianten zusammen (z.B. zwischen den GP 2 und 49 die Abschnitte 502/503-509-578). Der Teilvariantenvergleich wurde nach dem gleichen Schema mit den jeweils zu bevorzugenden Untervarianten fortgeführt, bis sich die verbliebenen Teilvarianten zu Hauptvarianten zusammen setzen ließen, die in einem abschließenden Hauptvariantenvergleich zwischen Lüneburg und Wolfsburg betrachtet und beurteilt wurden. Für diesen Hauptvariantenvergleich fanden auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung Berücksichtigung. Da sich aus den Teilvariantenvergleichen Hauptvarianten ergaben, die nicht identisch sind mit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung betrachteten Varianten, wurde die Raumverträglichkeitsuntersuchung infolge der zu erwartenden unterschiedlichen Auswirkungen um die Varianten 8 und 9 ergänzt. Für die Verkehrsuntersuchung ist eine Ergänzung nicht vorgenommen worden, da die ermittelten Wirkungsunterschiede zwischen den untersuchten sieben Linienvarianten insgesamt gering ausfallen und durch weitere Varianten, die sich aus Bestandteilen der untersuchten sieben Linienvarianten ergeben, nicht mit signifikanten Unterschieden zu rechnen ist.</p> <p>Die so ermittelte Vorzugsvariante war Grundlage für das Raumordnungsverfahren, das die Regierungsvertretung Lüneburg am 24. August 2007 mit der landesplanerischen Feststellung für die geplante Bundesautobahn A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg und für den niedersächsischen Teil</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	diesem Raumordnungsverfahren kein Gebrauch gemacht.	<p>der geplanten Bundesstraße B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt abgeschlossen hat. Das Bundesverkehrsministerium bestätigt die landesplanerisch festgestellte Trasse mit der Linienbestimmung der A 39 am 31.10.2008.</p> <p>Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der abgestimmten und untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist.</p> <p>Die UVS zum Raumordnungsverfahren wurde zweistufig ausgeführt. In der Stufe I erfolgte eine erste grobe Raumanalyse, die über die Ermittlung des großräumig relevanten Raumwiderstandes dazu diente, den Untersuchungsraum derart zu begrenzen, dass bereits frühzeitig gravierende Umweltkonflikte vermieden werden. Daraus abgeleitete relativ konfliktarme Bereiche wurden unter Berücksichtigung straßenplanerischer Aspekte zu Planungskorridoren verbunden.</p> <p>Innerhalb der Planungskorridore, dem Untersuchungsraum der Stufe II wurden alle Schutzgüter detailliert erfasst und bewertet. Auf dieser Basis wurde das mögliche Variantenspektrum entwickelt, wobei alle sich ernsthaft anbietenden bzw. sich aufdrängenden Linien für die konkrete Trassenführung der A 39 aufgenommen wurden.</p> <p>In der Auswirkungsprognose zu den Variantenvergleichen im Raumordnungsverfahren wurden die durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen nach Schutzgütern getrennt für alle Varianten (-abschnitte) ermittelt. Grundsätzlich wurden alle im Rahmen der Auswirkungsanalyse als erheblich ermittelten Umweltwirkungen in den jeweiligen Variantenvergleich eingestellt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Ihre Relevanz als Vergleichskriterium zwischen den Varianten orientiert sich im Wesentlichen an der Bedeutung der betroffenen Werte und Funktionen sowie den ermittelten Wirkintensitäten und Gefährdungsstufen der jeweiligen Umweltwirkungen, bei den die zuvor definierte Erheblichkeitsschwelle unterschritten wird, blieben im Variantenvergleich unberücksichtigt. Ebenso wurden Auswirkungskategorien, für die bei keiner der jeweils zu vergleichenden Varianten eine erhebliche Betroffenheit ermittelt wurde, nicht in die Darstellung der Umweltauswirkungen und in den Variantenvergleich eingestellt.</p> <p>Insgesamt erfolgt die Auswahl der Varianten sowie die Gewichtung und Bewertung der Schutzgüter anhand fachlicher Kriterien nach einer abgestimmten Methodik und in einer offenen Abstimmungsprozess in einer nicht zu beanstandenden Form.</p>
02.02	2.2 Vorgängige Planungsstufen - Linienbestimmung	
02.02-01	<p>2.2 Vorgängige Planungsstufen - Linienbestimmung -01 Die bei der Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 31. 08.2010 geforderte Optimierung des Kreuzungswinkels der geplanten A 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.</p> <p>Ausweislich Top 4 der Facharbeitskreissitzung Umwelt vom 25. 08. 2011 ist sie jedenfalls unter umweltfachlichen Aspekten anderen Varianten deutlich unterlegen. Die Linienbestimmung</p>	<p>Bei den durchgeführten Variantenbetrachtungen wurde ein gesamtplanerischer Abwägungsprozess durchgeführt. Die nördl. Varianten sind aus umweltfachlicher Sicht sehr viel ungünstiger als die übrigen Varianten. Der gegebene Kostenvorteil überwiegt im Zuge des gesamtplanerischen Abwägungsprozesses nicht.</p> <p>Ein wesentlicher Grund für die Wahl der Vorzugsvariante ist der erhebliche Kostenvorteil bedingt durch eine wirtschaftlichere Brückenkonstruktion. Dieser Vorteil steht in keinem Verhältnis zu den geringen Nachteilen im Bereich Natur und Umwelt. Die geplante Trassenführung (optimierte Südvariante) lässt auch weiterhin alternative Trassenführungen im weiteren Verlauf zu. Die sogenannte optimierte Südvariante ist im Variantenvergleich verbalargumentativ enthalten (siehe hierzu Unterlage 1 / Pkt. 3.3.1 ff). Die optimierte Südvariante ist dabei bereits ein Ergebnis aus den vertiefenden Untersuchungen des Abschnittes 2 der Autobahnneubaumaßnahme A 39, Lüneburg - Wolfsburg. Diese vertiefenden Untersuchungen berücksichtigen dabei die Forderungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>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.</p>	<p>wonach eine Optimierung des Kreuzungswinkels zwischen der A 39 und dem Elbeseitenkanal anzustreben ist. Durch die näherungsweise rechtwinklige Kreuzung der A 39 über den Elbeseitenkanal (optimierte Südvariante), fallen die Bauwerkskosten deutlich geringer aus, als bei der Südvariante (siehe hierzu Unterlage 1 / Pkt. 3.3.1 „Kosten“). Die optimierte Südvariante bewirkt somit noch einmal eine deutliche Absenkung der zu erwartenden Gesamtkosten im Vergleich zur Südvariante. Ein Abwägungsfehler liegt somit aus Sicht des Vorhabensträgers nicht vor. Die optimierte Südvariante des 2. Abschnittes zieht keine Änderungen der Trassierung im 1. Abschnitt nach sich. Der Optimierungsbereich liegt ausschließlich im Trassenbereich des 2. Abschnittes. Dies bezieht sich auch auf den Verlauf der Parallellage von A 39 und ESK, so wie diese als Maßgabe der landesplanerischen Feststellung und Vorgabe der Linienbestimmung aufgegeben wurde (eine Bündelung von A 39 und ESK ist unter Berücksichtigung technischer Erfordernisse anzustreben).</p> <p>Aufgrund des verhältnismäßig großen Abstandes Barendorfs zu der Trasse, ist eine Einbeziehung dieses Kriteriums in diesem Zusammenhang nicht relevant.</p>
02.02-02	<p>2.2 Vorgängige Planungsstufen - Linienbestimmung -02 In der Linienbestimmung wurde nicht berücksichtigt, dass unzerschnittene Räume zwischen Hankensbüttel, Sparkensehl, Breitenhess und Stöcken geschützt werden sollten und eine Zerschneidung verhindert werden sollte.</p>	<p>Das Argument bezieht sich nicht auf die Planung des Abschnitt 1 und kann daher nicht im Rahmen dieses Verfahrens abgearbeitet werden.</p> <p>Im Planungsraum zwischen Lüneburg und Wolfsburg befinden sich zahlreiche unzerschnittene verkehrsarme Räume (> 100 km²), die tangiert bzw. am Rande geschnitten werden. Das Schutzgut Landschaft wird in der UVS zum Raumordnungsverfahren über das Landschaftsbild und die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (> 100 km²) beschrieben und bewertet. Die Kriterien für die Landschaftsbildqualität sind die Eigenart (Unverwechselbarkeit der Landschaft), die Vielfalt (Verschiedenartigkeit und kleinräumiger Wechsel der das</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Landschaftsbild prägenden Elemente) und Naturnähe (sinnlich wahrnehmbarer Eindruck des scheinbar vom Menschen unbeeinflussten ursprünglichen Landschaftsbildes). Die Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume werden in der UVS ausführlich unter dem Aspekt Schutzgut Landschaft behandelt und in die Bewertung der Variantenvergleiche einbezogen. Eine Vorgabe nach der Linienbestimmung, dass unzerschnittene Räume zwischen Hankensbüttel, Sprakensehl, Breitenhees und Stöcken geschützt werden sollen und eine Zerschneidung verhindert werden sollte, besteht nicht. Die A 39 und die B 190n durchfahren in diesen Bereich UZVR > 100 km². Dies wurde in den Variantenvergleichen entsprechend gewürdigt und in die Bewertung einbezogen.</p>
02.02-03	<p>2.2 Vorgängige Planungsstufen - Linienbestimmung -03 Die hohen Raumwiderstände im Stadtgebiet Lüneburg wurden für die Linienbestimmung und Variantenwahl nicht ausreichend berücksichtigt und führten zu fehlerhaften Abwägungen der Ost und West Varianten. Die gewählte östliche Linie hätte auf dieser Grundlage nicht in den Suchraum aufgenommen werden dürfen.</p>	<p>Maßgeblich für die Linienbestimmung ist die Methodik der Variantenvergleiche im Raumordnungsverfahren. Das Variantenspektrum, welches die Grundlage für die vertiefende Raumanalyse bildete, setzt sich aus insgesamt 85 Variantenabschnitten zusammen. Diese Abschnitte lassen sich über insgesamt 52 Gelenkpunkte (GP) miteinander zu längeren Untervarianten, Teilvarianten und Hauptvarianten verbinden. Über diese Unter-, Teil- und Hauptvarianten erfolgt die Ermittlung der Vorzugsvariante in den drei aufeinander folgenden Schritten:- Untervariantenvergleich- Teilvariantenvergleich- Hauptvariantenvergleich. Zunächst wurden im Untervariantenvergleich Untervarianten, die als kleinräumige Alternativen in der Regel nur aus einem Variantenabschnitt bestehen, miteinander verglichen (z.B. die Abschnitte 502 und 503, 570 und 575 oder 583 und 584). Als Resultat ergab sich unter Beachtung der Ergebnisse aus der UVS, dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag und der Kostenermittlung jeweils eine zu bevorzugende Untervariante. Die Kostendifferenz zwischen den verglichenen Abschnitten wurde bezüglich der Entscheidungsrelevanz in drei Stufen eingeteilt. Einem Unterschied unter 5 % kommt eine geringe Entscheidungsrelevanz zu. Der Unterschied zwischen 5 und 10 % wird mit einer mittleren Entscheidungsrelevanz belegt. Bei einer Kostendifferenz über 10 %</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>kommt dem Belang eine hohe Entscheidungsrelevanz zu. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung fanden aufgrund ihres großräumigen Betrachtungsmaßstabes zunächst keine Berücksichtigung. Die nach dem Untervariantenvergleich zu bevorzugenden Untervarianten setzten sich in Kombination mit Variantenabschnitten ohne Alternativen (z.B. 501, 509 oder 581) zu sogenannten Teilvarianten zusammen (z.B. zwischen den GP 2 und 49 die Abschnitte 502/503-509-578). Der Teilvariantenvergleich wurde nach dem gleichen Schema mit den jeweils zu bevorzugenden Untervarianten fortgeführt, bis sich die verbliebenen Teilvarianten zu Hauptvarianten zusammen setzen ließen, die in einem abschließenden Hauptvariantenvergleich zwischen Lüneburg und Wolfsburg betrachtet und beurteilt wurden. Für diesen Hauptvariantenvergleich fanden auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung Berücksichtigung. Da sich aus den Teilvariantenvergleichen Hauptvarianten ergaben, die nicht identisch sind mit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung betrachteten Varianten, wurde die Raumverträglichkeitsuntersuchung infolge der zu erwartenden unterschiedlichen Auswirkungen um die Varianten 8 und 9 ergänzt. Für die Verkehrsuntersuchung ist eine Ergänzung nicht vorgenommen worden, da die ermittelten Wirkungsunterschiede zwischen den untersuchten sieben Linienvarianten insgesamt gering ausfallen und durch weitere Varianten, die sich aus Bestandteilen der untersuchten sieben Linienvarianten ergeben, nicht mit signifikanten Unterschieden zu rechnen ist.</p> <p>Die so ermittelte Vorzugsvariante war Grundlage für das Raumordnungsverfahren, das die Regierungsvertretung Lüneburg am 24. August 2007 mit der landesplanerischen Feststellung für die geplante Bundesautobahn A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg und für den niedersächsischen Teil der geplanten Bundesstraße B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt abgeschlossen hat. Das Bundesverkehrsministerium bestätigt die landesplanerisch</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>festgestellte Trasse mit der Linienbestimmung der A 39 am 31.10.2008.</p> <p>Im Raumordnungsverfahren wurde ein direkter Vergleich einer Variante östlich und westlich von Lüneburg Zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18 zunächst nicht geführt. Nachdem Hansestadt Lüneburg und Raumordnungsbehörde den direkten Vergleich forderten, wurde er vom Vorhabenträger im laufenden Raumordnungsverfahren zusätzlich durchgeführt.</p> <p>Beide Varianten beginnen am Gelenkpunkt 1 nordwestlich von Lüneburg und enden am Gelenkpunkt 18 östlich von Uelzen. Im gesamtplanerischen Variantenvergleich zeigt die Ostvariante (1-18/2) deutliche Vorteile gegenüber der Westvariante (1-18/1). In den Kriterien UVS, Landwirtschaft, Kosten und RVU ist die Variante 1-18/2 besser beurteilt, lediglich bei den verkehrlichen Aspekten zeigt die Westvariante leichte Vorteile. Im Schutzgut Menschen ergeben sich deutlich größere Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbereiche sowie Zerschneidungen und Verlärmungen der Wohnumfeldbereiche durch die Westvariante (1-18/1).</p> <p>Die hohen Raumwiderstände im Stadtgebiet Lüneburg wurden somit berücksichtigt.</p>
03	3. Umweltverträglichkeitsprüfung	
03.00-01	3. Umweltverträglichkeitsprüfung -01 Die Annahmen aus dem UVP-Bericht müssen überprüft werden. Ob das fertige Hanseviertels in die Untersuchungen einbezogen wurde, wird angezweifelt und soll nachvollzogen werden.	Die Planungen zum Hanseviertel sind bereits in der UVP berücksichtigt worden. Alle Wohnbereiche sind insbesondere durch die vorhandene B4 mehr oder weniger stark vorbelastet, so auch das Hanseviertel.
03.01	3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung-Verfahren (ohne Bemessung der Äußerungsfrist)	
03.01-01	3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung - Verfahren (ohne Bemessung der Äußerungsfrist) -01 Es fehlt eine auf den Planfeststellungsabschnitt und Planfeststellungsebene bezogene förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung	<p>Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte wie im UVPG vorgesehen in zwei aufeinander folgenden Verfahren, denen die jeweils definierten Umweltfachbeiträge zugeordnet sind:</p> <p>1. Im Rahmen des Raumordnungsverfahren erfolgte die UVP zur</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Linienentscheidung, die großräumig über den gesamten Streckenverlauf von Lüneburg bis Wolfsburg betrachtet und unter Einbeziehung sinnvoller alternativer Korridore und Trassenverläufe zahlreiche Umweltkonflikte räumlich vermeidet und so eine weitgehend optimale Variantenauswahl gewährleistet.</p> <p>2. In der darauf folgenden Zulassungsplanung wird die ausgewählte, im Grundsatz schon konfliktminimierte Trasse im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert und für den Genehmigungsantrag aufbereitet. Die umweltfachlichen Angaben nach § 6 UVPG a.F. sind in Unterlage 1 sowie in deren Anlage 2 den Antragsunterlagen beigelegt.</p> <p>Die förmliche UVP nach § 11 und 12 UVPG a.F. erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde und wird im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert.</p>
03.01-02	<p>3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung - Verfahren (ohne Bemessung auf Äußerungsfrist) -02 Eine übersichtliche Gesamtdarstellung aller negativen Umweltauswirkungen des Gesamtprojektes als Gegengewicht zu den angeführten Belangen des Vorhabens muss ergänzt werden. Die Anforderungen nach § 6 UVPG im Sinne einer allgemein verständlichen Zusammenfassung müssen eingehalten werden.</p>	<p>Eine Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens bezogen auf die Umweltauswirkungen sind der Unterlage 1 als Anlage 1 beigelegt. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist eine Vorausschau nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ erforderlich, aber auch ausreichend. Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. u.a. BVerwG Ur. V. 11.07.2011, 11 C 14.00). Die Tatsache, dass die Gesamttrassenführung noch nicht endgültig feststeht, stellt dabei kein unüberwindbarer Hindernis der Gesamtplanung dar (vgl. BVerwG, Ur. V. 26.10.2005, 9 A 33/04, juris Rn. 32f.). Nicht erforderlich ist daher eine derart vertiefende Prüfung, dass jegliches Risiko für die Verwirklichung des Gesamtvorhabens etwa aus Gründen entgegenstehender FFH-Schutzbelange ausgeschlossen werden kann und ein Grad der Gewissheit erreicht wird, dass eine Verzögerung oder auch Scheitern des Gesamtvorhabens – aus welchen Gründen auch immer- ausschließt (vgl. u.a. Ur. V. 30.01.2008, 9 A 27/06, juris Rn 43 f.).</p> <p>Die Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wurde bereits</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>in den vorgelagerten Verfahrensschritten umfänglich begonnen. Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Hierbei wurde auch die Null-Plus-Lösung untersucht. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Insbesondere die möglichen Rechtsfolgen des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 f BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44 f BNatSchG), waren dafür verantwortlich, dass Beeinträchtigungen frühzeitig und so weit als möglich im umfassenden Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden und gemindert werden konnten. Verbleibende Beeinträchtigungen waren trotz der durchgeführten Alternativenvergleiche vor dem Hintergrund der Abwägungsentscheidungen nicht zu umgehen und werden durch geeignete naturschutzfachliche Maßnahmen (z.B. CEF-Maßnahmen, FFH-Maßnahmen funktionsbezogenes Monitoring) kompensiert.</p> <p>Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte wie im UVPG vorgesehen in zwei aufeinander folgenden Verfahren, denen die jeweils definierten Umweltfachbeiträge zugeordnet sind:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Im Rahmen des Raumordnungsverfahren erfolgte die UVP zur Linienentscheidung, die großräumig über den gesamten Streckenverlauf von Lüneburg bis Wolfsburg betrachtet und unter Einbeziehung sinnvoller alternativer Korridore und Trassenverläufe zahlreiche Umweltkonflikte räumlich vermeidet und so eine weitgehend optimale Variantenauswahl gewährleistet.2. In der darauf folgenden Zulassungsplanung wird die ausgewählte, im Grundsatz schon konfliktminimierte Trasse im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert und für den Genehmigungsantrag

Problem-NR	Problem	Antwort
		aufbereitet. Die umweltfachlichen Angaben nach § 6 UVPG a.F. sind in Unterlage 1 und deren Anlage 2 den Antragsunterlagen beigelegt. Hierbei stellt die Unterlage 1 die allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG a.F. dar.
03.02	3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung-Untersuchungsraum und Methodik	
03.02-01	<p>3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung- Untersuchungsraum und Methodik</p> <p>-01 Eine realistische Betrachtung der absoluten Beeinträchtigung der Schutzgüter hätte ergeben können, dass keine der A39-Varianten gebaut werden sollte. Es ist unklar, wie die Gewichtung zwischen Kosten und Schutzgütern zustande gekommen ist. Die Teilabschnitte für Varianten wurden willkürlich ausgewählt.</p> <p>Der 2+1 Ausbau der B4 würde die Umwelt geringer beeinträchtigen. Diese Variante wurde aber in dem Vergleich nicht ausreichend berücksichtigt obwohl sie die vorzugswürdigere Variante darstellt.</p>	<p>Das Variantenspektrum, welches die Grundlage für die vertiefende Raumanalyse bildete, setzt sich aus insgesamt 85 Variantenabschnitten zusammen. Diese Abschnitte lassen sich über insgesamt 52 Gelenkpunkte (GP) miteinander zu längeren Untervarianten, Teilvarianten und Hauptvarianten verbinden. Über diese Unter-, Teil- und Hauptvarianten erfolgt die Ermittlung der Vorzugsvariante in den drei aufeinander folgenden Schritten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Untervariantenvergleich - Teilvariantenvergleich - Hauptvariantenvergleich <p>Zunächst wurden im Untervariantenvergleich Untervarianten, die als kleinräumige Alternativen in der Regel nur aus einem Variantenabschnitt bestehen, miteinander verglichen (z.B. die Abschnitte 502 und 503, 570 und 575 oder 583 und 584). Als Resultat ergab sich unter Beachtung der Ergebnisse aus der UVS, dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag und der Kostenermittlung jeweils eine zu bevorzugende Untervariante. Die Kostendifferenz zwischen den verglichenen Abschnitten wurde bezüglich der Entscheidungsrelevanz in drei Stufen eingeteilt. Einem Unterschied unter 5 % kommt eine geringe Entscheidungsrelevanz zu. Der Unterschied zwischen 5 und 10 % wird mit einer mittleren Entscheidungsrelevanz belegt. Bei einer Kostendifferenz über 10 % kommt dem Belang eine hohe Entscheidungsrelevanz zu. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung fanden aufgrund ihres großräumigen Betrachtungsmaßstabes zunächst keine Berücksichtigung. Die nach dem Untervariantenvergleich zu bevorzugenden Untervarianten setzten sich in Kombination mit Variantenabschnitten ohne Alternativen (z.B. 501, 509 oder 581) zu sogenannten Teilvarianten zusammen (z.B. zwischen den GP 2 und</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>49 die Abschnitte 502/503-509-578). Der Teilvariantenvergleich wurde nach dem gleichen Schema mit den jeweils zu bevorzugenden Untervarianten fortgeführt, bis sich die verbliebenen Teilvarianten zu Hauptvarianten zusammen setzen ließen, die in einem abschließenden Hauptvariantenvergleich zwischen Lüneburg und Wolfsburg betrachtet und beurteilt wurden. Für diesen Hauptvariantenvergleich fanden auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung Berücksichtigung. Da sich aus den Teilvariantenvergleichen Hauptvarianten ergaben, die nicht identisch sind mit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung betrachteten Varianten, wurde die Raumverträglichkeitsuntersuchung infolge der zu erwartenden unterschiedlichen Auswirkungen um die Varianten 8 und 9 ergänzt. Für die Verkehrsuntersuchung ist eine Ergänzung nicht vorgenommen worden, da die ermittelten Wirkungsunterschiede zwischen den untersuchten sieben Linienvarianten insgesamt gering ausfallen und durch weitere Varianten, die sich aus Bestandteilen der untersuchten sieben Linienvarianten ergeben, nicht mit signifikanten Unterschieden zu rechnen ist..</p>
03.02-02	<p>3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung - Untersuchungsraum und Methodik -02 Die gewählte Methodik des Indikationsprinzip (Unterlage 19.1.2) erfasst die Umweltwirkungen nicht vollständig.</p>	<p>Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte wie im UVPG vorgesehen in zwei aufeinander folgenden Verfahren, denen die jeweils definierten Umweltfachbeiträge zugeordnet sind: 1. Im Rahmen des Raumordnungsverfahren erfolgte die UVP zur Linienentscheidung, die großräumig über den gesamten Streckenverlauf von Lüneburg bis Wolfsburg betrachtet und unter Einbeziehung sinnvoller alternativer Korridore und Trassenverläufe zahlreiche Umweltkonflikte räumlich vermeidet und so eine weitgehend optimale Variantenauswahl gewährleistet. 2. In der darauf folgenden Zulassungsplanung wird die ausgewählte, im Grundsatz schon konfliktminimierte Trasse im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert und für den Genehmigungsantrag aufbereitet. Aus umweltfachlicher Sicht sind dabei die Aspekte der Eingriffsvermeidung und der Eingriffsminderung von besondere Bedeutung. Durchzuführende Variantenvergleiche müssen dabei alle relevanten Entscheidungskriterien (Straßenbau, Raumordnung /</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Städtebau, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit/Kosten) berücksichtigen, bewerten und abwägen. Maßgebliche Variantenvergleiche für den Abschnitt 1 wurden im Zuge der Aufstellung der Entwurfsplanung in folgenden Bereichen vorgenommen: Variantenvergleich Anschlussstelle B 216 im Bereich des Gewerbegebietes Bilmer-Berg II, Variantenvergleich Trassenvarianten der BAB 39 im Bereich des Gewerbegebietes Bilmer-Berg II, Variantenvergleich zur Lage der Brücke über die Ilmenau. Bei den Variantenvergleichen im Bereich Bilmer-Berg II (B216 und A39) ergeben sich in umweltfachlicher Hinsicht vergleichsweise geringe Unterschiede zwischen den Varianten. Auch in artenschutz- und gebietsschutzrechtlicher Hinsicht sind die Varianten ähnlich zu bewerten, jedenfalls ergeben sich keine umweltbezogen zwingend durchschlagenden Aspekte. Die raumordnerischen und städtebaulichen Belange entfalten hier im Vergleich eine größere Bedeutung.</p> <p>Die vollständigen umweltfachlichen Angaben nach § 6 UVPG a.F. sind in Unterlage 1 sowie in deren Anlage 2 den Antragsunterlagen beigelegt. Hierbei stellt die Unterlage 1 die allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG a.F. dar. Die Anlage 2 kommt einem UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG n.F. gleich.</p> <p>Der Bezug zur Unterlage 19.1.1 ist nicht geeignet die Vollständigkeit der erheblichen Umweltauswirkungen in Frage zu stellen, da sich der LBP im Schwerpunkt mit dem Naturhaushalt und dem Landschaftsbild beschäftigt und die Schutzgüter nach UVPG weiter gefasst sind.</p> <p>Unabhängig davon geht das Indikationsprinzip von folgendem Sachverhalt aus: „Aufgrund des Wirkungsgefüges können Funktionen und Strukturen des Naturhaushaltes / des Landschaftsbildes voneinander abhängen und sich gegenseitig voraussetzen. Somit muss auch nicht jeder Bestandteil im Einzelnen erfasst sein, um die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Systems abzubilden. Bestimmte, als planungsrelevant identifizierte Funktionen indizieren somit andere und stehen stellvertretend für diese“ (s. RLBP 2011, S. 17). Dies gilt im übertragenen Sinne auch für die planungsrelevanten Umweltauswirkungen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
03.02-03	<p>3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung- Untersuchungsraum und Methodik -02 Das Raumordnungsprogramm des Landkreises Uelzen ist in Überarbeitung und sieht mehrere Sandabbaugebiete vor. Dies wird in Verbindung zu dem Bau der A39 gebracht. Schädigungen die hieraus entstehen müssten in diesem Verfahren mitberücksichtigt werden. Die Abbautätigkeiten, der Verlust weiterer Teile des geeigneten Lebensraums sowie der Transportverkehr werden zu weitreichenden Beeinträchtigungen (z.B. Wildbestand) führen.</p>	<p>Die Überarbeitung des Raumordnungsprogrammes des Landkreises Uelzen steht in keinem direkten Zusammenhang mit den Planungen zur A39. Regional bedeutsame oberflächennahe Rohstoffvorkommen sind nach Abwägung mit anderen Belangen in der zeichnerischen Darstellung als Vorhabensgebiet Rohstoffgewinnung im ROP durch den Landkreis Uelzen, unabhängig von den Planungen zur A39, festgelegt worden. Mögliche Beeinträchtigungen durch Abbautätigkeiten sind in einem gesonderten Genehmigungsverfahren zu klären. Dies ist nicht Gegenstand des hier vorliegenden Planfeststellungsverfahrens</p>
03.02-04	<p>3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung- Untersuchungsraum und Methodik -04 Die Kartierungen der Waldbestände sind fehlerhaft. Die Bestände Lüner Holz und Neue Forst sind als Lebensraum von Tier- und Pflanzenarten höher zu bewerten. Die Vernichtung dieser Lebensräume und Arten verstößt gegen bundes- und EU-rechtliche Bestimmungen.</p>	<p>Der Bereich Lüner Holz und Neue Forst wird durch Laubwaldbestände charakterisiert. Daneben sind auch größere Nadelwaldkomplexe, der Raderbach (Naturnaher Tieflandbereich) und zwei naturnahe nährstoffreiche Seen/Weiher natürlicher Entstehung (SEN) vorhanden. Durchschnittlich und gut ausgebildete Bodensaure Buchenwälder lehmiger Böden (WLM), alle Altersstufen der Bodensauren Eichenmischwälder (WQL) sowie die zwei naturnahen, nährstoffreichen Seen / Weiher natürlicher Entstehung (SEN) erreichen die Wertstufe V. Der Naturnahe Tieflandbereich (FBF) erhält ebenfalls die Wertstufe V. Kiefern- und Fichtenforste (WZK, WZF) sowie die Gehölze und Gebüsche (HSE, HBE, HBA) und die Ruderalfluren (UHM, UHT, URF) entlang der B4 werden der Wertstufe III zugeordnet. Geringwertige Biotoptypen sind nur kleinflächig vorhanden, so dass die Biotopfunktion insgesamt als hoch bewertet wurde. Der Bezugsraum wurde auch aufgrund der vergleichsweise hohen Siedlungsdichte an Vogelarten und dem vermehrten Vorkommen wertgebender Arten als hoch bedeutend für die Avifauna bewertet. Auch in Bezug auf Fledermäuse (Hohe Artenvielfalt und Individuendichte) wird von einer hohen Bedeutung ausgegangen. Aufgrund dieser hohen Bedeutung wurden auch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen eingeplant (Maßnahme 2.2 VCEF: Faunapassage Lüner Holz). Zudem wurde die hohe Bedeutung der Waldbestände auch im Maßnahmenkonzept berücksichtigt. Die Verluste der alten bodensauren Buchenwälder (LRT 9110) und der Eichenmischwälder (LRT 9190) im Bezugsraum Lüner Holz und Neue Forst sollen durch Waldergänzungsflächen im</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Raum Mechtersen-Vögelsen erfolgen. Insgesamt werden die Verluste entsprechend §15 BNatSchG kompensiert.
03.02-05	3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung- Untersuchungsraum und Methodik -05 Das Schutzgut Mensch darf den Belangen der Umweltstandards nicht untergeordnet werden.	Das Schutzgut Mensch ist ein Kriterium der Umweltverträglichkeitsprüfung und gleichgesetzt mit den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima, Tiere und Pflanzen sowie Kulturgüter. Das Schutzgut Mensch ist dabei nicht anderen Umweltbelangen untergeordnet. Sowohl in den Variantenvergleichen der UVS im Bereich Lüneburg hat das Schutzgut Mensch ein besonderes Gewicht erhalten, wie auch bei der weiteren Vermeidung von Umweltauswirkungen (Lärmschutz, Tunnel Moorfeld) in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen.
03.03	3.3 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgüter allgemein	
03.03.00-00	3.3 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgüter allgemein -00 Es wird kritisiert, dass das Kriterium des Rückbaupotenzials unter dem Punkt der Umweltverträglichkeit nicht geeignet sei, die Entscheidung für eine Variante zu unterstützen. Zudem ist das Rückbaupotenzial allgemein nicht durchschaubar.	<p>Das Rückbaupotential der B 216 wurde für die drei Varianten ermittelt und bewertet und in der Variantenmatrix über entsprechende Platzierungen berücksichtigt. Des Weiteren wurde in diesem 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>Über die o.g. Betrachtung des abschnittsbezogenen Rückbaupotenzials hinaus wurden im Zusammenhang mit der Entwurfsaufstellung der Planunterlagen in den einzelnen Abschnitten der A 39 Entsiegelungsmöglichkeiten bei Gebietskörperschaften des Bundes, des Landes, der Kreise sowie der Städte und Gemeinden abgefragt. Rückbaupotenziale vorhandener Straßen wurden dabei in den Blick genommen, soweit sich diese auf Grundlage der Ausführungen der Straßenbaulastträger ergeben. Konkret wird im</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Abschnitt 3 ein Teil der K 31 zurück gebaut. Weitere Rückbaupotenziale wurden geprüfte (z.B. K 45), konnten aber mangels Zustimmung der Straßenbaulastträger bzw. der Gebietskörperschaften nicht genutzt werden.
03.03.01	3.3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgut Mensch	
03.03.01-01	<p>3.3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung - Schutzgüter allgemein - Schutzgut Mensch</p> <p>-01 Das Schutzgut Mensch wurde im Vergleich zu den anderen Schutzgütern, in einer dem grundrechtlichen Schutz von Leben, Gesundheit und körperlicher Unversehrtheit nicht gerecht werdenden Weise, zu gering gewichtet. Dadurch ergibt sich ein verfälschtes Ergebnis des Variantenvergleichs. Die Linienfindung in dem Stadtgebiet Lüneburg wird kritisiert, da die Wohngebiete in einem unzumutbarem Maße belastete werden und diese Variante deshalb nicht vorzugswürdig ist.</p>	<p>Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden und wird zurückgewiesen. Sowohl in den Variantenvergleichen der UVS im Bereich Lüneburg hat das Schutzgut Mensch ein besonderes Gewicht, wie auch bei der weiteren Vermeidung von Umweltauswirkungen (Lärmschutz, Tunnel Moorfeld) in der vorliegenden Entwurfsplanung erhalten.</p> <p>Für den Abschnitt 1 der A 39 erfolgte im Rahmen der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) eine Optimierung der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante. Der Vergleich der Varianten sowie die Wahl der Linien bzw. Vorzugsvariante erfolgt für die durchgehende Strecke der A 39 und die Anschlussstellen getrennt, da im Wesentlichen die Anschlussstellenvarianten mit den jeweiligen Trassenvarianten kombinierbar sind.</p> <p>Die Variantenvergleiche wurden nach einer einheitlichen Methodik durchgeführt. Danach wurden nach einer Vorauswahl die planerisch sinnvollen Varianten nach den Kriterien Raumordnung und Städtebau, Verkehrsverhältnisse, Umweltverträglichkeit und Kosten miteinander verglichen, über ein Schulnotensystem bewertet und im Ergebnis eine Vorzugsvariante herausgearbeitet. Im Bereich der Gewerbegebiete im Südosten der Hansestadt Lüneburg wurden zusätzlich die "Planungsabsichten der Stadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II" (entsprechend der Maßgabe aus der Landesplanerischen Feststellung) gewürdigt.</p> <p>Der Schutz betroffener Menschen und Tiere vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch die Erarbeitung umfassender gutachterlicher Untersuchungen gewährleistet. Dieser Vorgehensweise wird vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Durch diese Vorgehensweise wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich Lüne-Moorfeld. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen. Darüber hinaus wird durch das in § 73 VwVfG detailliert geregelte Anhörungsverfahren den Betroffenen Gelegenheit gegeben, ihre Belange in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Dem Verfahren kommt insoweit grundrechtssichernde Funktion zu, der im Hinblick auf die vollständige Ermittlung des in die planerische Abwägung einzustellenden Sachverhalts durch eine Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit Rechnung getragen wird. Auch hierdurch wird die Beachtung des Schutzgutes Mensch und der sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebenden staatlichen Schutzpflicht diesem gegenüber im Planfeststellungsverfahren gewährleistet.“</p>
03.03.02	3.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	
03.03.02-01	<p>3.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt -01 Die angewandten Untersuchungsmethoden sind insbesondere i.H. auf Fledermäuse unzureichend. Die Methodik (dort Seite 7ff) ist unzureichend beschrieben. Dies betrifft die Jahreszeiten (und Tageszeiten) der Erfassung, die Anzahl der Begehungen (für den Batcorder-Einsatz werden allerdings 3 Nächte (zu wenig) genannt, Seite 8). Der Verzicht auf Telemetrieerfassungen (Seite 8) wird nicht hinreichend begründet.</p>	<p>Zur Berücksichtigung der Belange der Fledermäuse ist 2008 eine Fledermauserfassung durchgeführt worden, bei der die überplanten Teilflächen mit Wald- und Gehölzaspekten hinsichtlich dem Potenzial von Quartieren in einem Korridor von 20 Meter im Bereich der geplanten Straße im Vordergrund standen. Es erfolgte eine Methodenkombination aus Detektorkartierung, Suche nach Baumquartieren und dem Aufstellen von Horchboxen als Ergänzung der Detektorkartierung nach LIMPENS & ROSCHEN (1996 und 2002), BRINKMANN et al. (1996), RAHMEL et al. (2004). Für die Detektorkartierung wurde eine Begehungsanzahl von bis zu acht Begehungsterminen gewählt, um die Fledermausaktivitäten im gesamten Jahresverlauf zu ermitteln. Dafür wurde der Zeitraum hauptsächlich in die Abend-, Mitternacht- und Morgenstunden, der</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Hauptaktivitätszeit der Fledermäuse gelegt. Die genauen Termine (und Tageszeiten sowie Wetterdaten) sind der Unterlage 19.4.1 S.12ff. zu entnehmen. Die Detektorkartierung beinhaltet die Arterfassung sowie die Erfassung von Jagdgebieten, Flugwegen, möglichen Quartieren und die Ermittlung von Individuenzahlen der Fledermäuse soweit möglich. Der Untersuchungsradius orientiert sich dabei eng an der Eingriffsfläche.</p> <p>Die Quartierssuche erfolgte über die Ausflugbeobachtung der Tiere, sowie über das für einige Arten typische morgendliche Schwärmverhalten am Quartier und über Soziallautäußerungen am Quartier. Es erfolgte zudem eine optische Erfassung potentieller Baumhöhlenquartiere unterstützt durch den Einsatz starker Taschenlampen und Fernsichtgläser. Gegebenenfalls wurden lokalisierte Baumhöhlenquartiere mittels einer optischen Kontrolle (Spiegel, Kamera, Endoskop) auf die Bestandsgröße hin untersucht. Telemetrie-Untersuchungen zur Ermittlung von stark frequentierten Flugrouten und funktionalen Beziehungen im Wald oder für Arten, die schwerer zu erfassen sind (z.B. Bechstein-, Wimpernfledermaus und kleine Hufeisennase) waren aufgrund des nachgewiesenen Artenspektrums nicht erforderlich. Da ein geringer Untersuchungsradius von 20 m zur bestehenden Straßenführung (Ortsumgehung Lüneburg B4) und eine bereits eingetretene Gewöhnung der Tiere zu dieser bestehenden Straßenführung um Lüneburg bestehen. 2010 wurden in den Bereichen stark frequentierter Flugrouten nach dem Vernetzungskonzept Batcorder für drei aufeinander folgende Tage aufgestellt sowie an einem Referenzpunkt, um die Aktivitätsdichte für diese Punkte zu belegen (siehe hierzu Unterlage 19.4.1 S.5 ff.). Dies wird vom Vorhabenträger als ausreichend angesehen.</p> <p>Die durchgeführten Untersuchungen entsprechen zwar im Detail nicht den nicht aktuellen Methodenstandards von ALBRECHT et al. (2014) und aufgrund der modernisierten Technik und einer potenziell veränderten Raumnutzung der Tiere würde eine Neuerfassung ggf. zu einem anderen Arteninventar bzw. einer anderen Anzahl an Individuen im Untersuchungsgebiet führen. Da sich jedoch das Maßnahmenkonzept für Fledermäuse in erster Linie auf</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Vermeidungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung von Wechselbeziehungen und Vermeidung von Kollisionen konzentriert und diese grundsätzlich für die gesamte Artengruppe wirksam sind, würden neue Erfassungen der Fledermausfauna keinen Erkenntnisgewinn bezüglich der Konfliktbewältigung und damit keine Änderungen in der Maßnahmenplanung bewirken (siehe hierzu Floristische und Faunistische Planungsraumanalyse 2019 auf dem UVP-Portal Niedersachsen).
03.03.03	3.3.3 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgut Landschaft, Landschaftsbild	
03.03.04	3.3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgut Boden	
03.03.05	3.3.5 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgut Wasser	
03.03.05-01	3.3.5 Umweltverträglichkeitsprüfung - Schutzgüter allgemein - Schutzgut Wasser -01 Es werden vermehrte Schadstoffeinträge über das abfließende Oberflächenwasser befürchtet. Die Einleitpunkte sind dahin gehend zu überprüfen.	<p>Gemäß den geltenden Gesetzlichkeiten und Richtlinien ist gesammeltes Oberflächenwasser von Straßen vor Einleitung in das Grundwasser oder in natürliche Vorfluter zu behandeln und ggf. zu drosseln. Im 1. Planungsabschnitt der A 39 sind dafür folgende Anlagen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Versickerungsfläche mit Durchgang durch bewachsenen Oberboden - Muldenversickerung mit Durchgang durch bewachsene Oberboden - 2 Regenrückhaltebecken (Betonbecken) mit Tauchwand - 4 offene Regenrückhaltebecken (Erdbecken) mit Absetzbecken und Tauchwand - 3 offene Regenrückhaltebecken als Pufferbecken (ohne Klärbecken) mit Einleitung in vorh. Becken mit vorgeschalteten Absetzbecken <p>Die Bewertung des vorgesehenen Behandlungsverfahrens erfolgt anhand des Bewertungsverfahrens nach Merkblatt DWA-M 153 (August 2007). Die Nachweise werden Abschnittsweise geführt und sind in der Unterlage 18 der Antragsunterlagen zusammengestellt. Die Ableitung des Straßenoberflächenwassers über Regenrückhaltebecken, Sickerflächen und Sickermulden sowie der breitflächige Abfluss über hohe Böschungen ergeben jeweils</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Emissionswerte, die unter dem geforderten Gewässerwert liegen. Ausgewiesene Wasserschutzgebiete werden im 1. Abschnitt der A39 nicht gequert.</p> <p>Zur Erfassung und Bewertung der Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer wird die Unterlage 21.3 Fachbeitrag WRRL durch eine Unterlage zur immissionsbezogenen Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen ergänzt (stofflicher Nachweis). Die ergänzte Unterlage ist auf dem UVP-Portal (www.uvp.niedersachsen.de) online eingestellt.</p> <p>Die Nachverfolgung der Stoffeinträge sowie die zugehörigen Berechnungen erfolgen jeweils an dem ersten berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper.</p>
03.03.06	3.3.6 Umweltverträglichkeitsprüfung-Schutzgut Kultur und sonstige Güter	
03.05	3.5 Umweltverträglichkeitsprüfung - Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG	
03.06	3.6 Umweltverträglichkeitsprüfung - Bewertung nach § 12 UVPG	
04	4 Planrechtfertigung	
04.01	4.1 Planrechtfertigung- Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung	
04.01.00-01	<p>4.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung</p> <p>-01 Die Erläuterung im Bericht, zum Bedarf des Autobahneubaus, wird in Frage gestellt, da die Begründung durch den gesetzlich festgestellten Bedarf nicht ausreicht. Angesichts des verfehlten Planungsauftrages muss eine von der Bedarfsfeststellung losgelöste Beurteilung zur Planrechtfertigung konkretisiert werden.</p>	<p>Entsprechend den nachfolgenden Ausführungen ist die Bestandstrasse der B 4 geeignet für Fernautobahn Lüneburg – Wolfsburg. Somit wird der Planungsauftrag nicht verfehlt und das mit der gesetzlichen Feststellung des Bedarfs erklärte Planungsziel vollumfänglich erreicht.</p> <p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden.</p> <p>Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt.</p> <p>Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen.</p> <p>Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten.</p> <p>Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen.</p> <p>Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen.</p> <p>Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h.</p> <p>Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>auf tretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
04.01.00-02	<p>4.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung -02 Die Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung 2030 rechtfertigen den Neubau einer Autobahn nicht. Ein Bedarf kann aus den Verkehrszahlen nicht hergeleitet werden.</p>	<p>Die Prognose der Verkehrsuntersuchung A 39 basiert auf der derzeit gültigen Verflechtungsprognose (2014) des BMVI. Die Verflechtungsprognose ist Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. all diese Komponenten entwickeln sich nicht linear.</p> <p>Auf der Grundlage dieser Prognose werden die Bedarfe der Infrastruktur festgelegt. Hierzu gehört auch eine Verbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Form der A 39. Daher ist auf der Grundlage der Verflechtungsprognose ein Bedarf der A 39 gerechtfertigt.</p> <p>Für den Prognosenullfall im Abschnitt Nord werden gemäß der Unterlage 21.1 Abschn. 6.2.2 für die B4 rd. 10.000 KfZ/24h (davon 1.200 LKW/24h) mehr als in der Analyse 2015 erwartet.</p>
04.01.00-03	<p>4.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung -03 Die Bedarfsermittlung im BVWP sei auf sachlich falscher Grundlage erfolgt. Die herangezogenen Projekte würden nicht die erforderlichen Mindestwerte für den Bau einer Autobahn rechtfertigen. Somit sei der Bedarf für den Bau der A39 nicht ausreichend gegeben.</p>	<p>Die Bedarfsermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030,Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt. Der NKV der A 39 ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben.</p> <p>Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im BVWP 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgeführt und durch das 6. FStAbÄndG vom 23.12.2016 Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Der gesetzliche Bedarf ist somit festgestellt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. Auch die Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159)</p>
04.01.00-04	<p>4.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung -04 Die Umstellung auf den Transportweg "Schiene" wird sich einstellen und wurde von Unternehmen bereits bevorzugt. Hierdurch könnte die Verkehrsdichte entzerrt werden und der CO2 Ausstoß reduziert. Durch die Verschiebung des Güterverkehrs auf die Schiene werden die Schwerverkehrszahlen auf den Straßen sinken und der Bedarf einer Autobahn hinfällig.</p>	<p>Die Prognose der Verkehrsuntersuchung A 39 basiert auf der derzeit gültigen Verflechtungsprognose (2014) des BMVI. Die Verflechtungsprognose ist Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. all diese Komponenten entwickeln sich nicht linear. Die Verlagerung auf den Schienenverkehr wird in der Verflechtungsprognose berücksichtigt und bewertet. Der Bedarf der Autobahn wird nicht allein anhand vom Schwerlastverkehr abgeleitet, dieser bildet ein Kriterium von vielen in einer umfassenden Untersuchung der Verkehre. Ein Rückschluss auf den Bedarf der Autobahn lässt sich bei der Betrachtung dieses einen Kriteriums nicht</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>ziehen.</p> <p>Die Verkehrsträgeralternativenüberprüfung ist nicht Aufgabe der vorliegenden Planungsstufe, sondern wird übergeordnet und bundesweit durch das Instrumentarium der Bundesverkehrswegeplanung vorgegeben. Auf der Planungsstufe Planfeststellung wird hingegen für den Verkehrsträger Straße eine umweltverträgliche, wirtschaftliche und bedarfsorientierte technische Planung erstellt und zur Genehmigung vorgelegt. Die auch hier angesiedelte Alternativenprüfung betrifft ausschließlich Autobahnrasenalternativen (einschließlich einer Nulllösung).</p>
04.01.01	4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung)	
04.01.01-01	<p>4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung)</p> <p>-01 Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist wegen zweifelhaft optimistischer Annahmen über die Hamburger Hafen-Umschläge, wegen der neu zu bewertenden Effekte der Alpha-Schienen-Variante, wegen längst überholter Annahmen für Baukosten, für PKW- und LKW- Immissionen sowie wegen des Ausbaus von A 7, A 1 und B4 längst überholt und deshalb neu zu berechnen. Bei realistischer Betrachtung wäre der Neubau der A39 nicht notwendig.</p>	<p>Es ist möglich, dass die A 7 und die A 20 hinsichtlich ihrer Hinterlandanbindung in Summe eine stärkere Bedeutung haben werden als die A 39. Aber für alle Verkehre mit Quelle/Ziel im Raum Braunschweig/Wolfsburg, aber auch Sachsen-Anhalt/Sachsen und Tschechien stellt die A 39 die günstigste Verbindung dar. Die Hafenumschläge in Hamburg haben wie die gesamte Weltwirtschaft unter der Wirtschaftskrise gelitten und in 2008/2009 geringere Entwicklungen verzeichnet. Die Tendenz ist allerdings wieder deutlich positiv und auch künftig ist wieder mit hohen Zuwächsen zu rechnen.</p> <p>Der Jade-Weser-Port ist mit seinen verkehrlichen Auswirkungen auf den Raum A 39 in der VU A 39 berücksichtigt. Dies gilt auch für die stärkere Nutzung der Bahn zum Transport der Container von/zum Hafen Hamburg.</p> <p>Die VU A 39 berücksichtigt das Zusammenwirken der drei Hauptachsen in Nord-Südrichtung A 7,A 39 und A 14. Jede dieser Autobahnen hat ihre eigene Berechtigung. Dies gilt zum einen für den weiträumigen Verkehr, aber auch für den Quell- und Zielverkehr der Regionen entlang dieser Hauptachsen. Der durchgängig 6-streifige Ausbau des letzten Abschnittes der A 7</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>zwischen Walsrode und Soltau beseitigt nur die heutigen Engpässe.</p> <p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodule:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt. Der NKV der A 39 ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben.</p> <p>Die Kosten-Nutzen-Analyse ist insofern nicht das alleinige Kriterium der gesetzlichen Bedarfsfeststellung.</p> <p>Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im BVWP 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgeführt und durch das 6. FStAbÄndG vom 23.12.2016 Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Der gesetzliche Bedarf ist somit festgestellt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. Auch die Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159).</p>
04.01.01-02	4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis	Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodule:

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>(Bedarfseinstufung) -02 Es ist falsch, der A39 einen hohen Stellenwert für die Region zu bescheinigen. Der regionale Nutzen wird im Bundesverkehrswegeplan mit nicht einmal drei Millionen Euro beziffert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt.</p> <p>Der NKV der A 39 ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben. Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im BVWP 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgeführt und durch das 6. FStAbÄndG vom 23.12.2016 Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Der gesetzliche Bedarf ist somit festgestellt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. Auch die Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159).</p> <p>Die Einstufung in den vordringlichen Bedarf ist für die A39 aufgrund der ausreichenden Wirtschaftlichkeit (NKV= 2,1) sowie der bedeutsamen Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen und hoher raumordnerische Wirkungen erfolgt.</p>
04.01.01-03	<p>4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung) -03 Die geschätzten Baukosten sind veraltet und müssen aktualisiert werden. Die Kosten für die gesamte A39 sind</p>	<p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>realistisch abzuschätzen und das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf dieser Basis neu zu bestimmen. Erst nach Neuberechnung kann der Nutzen der Autobahn endgültig bewertet werden.</p>	<p>- Städtebauliche Beurteilung (Modul D) „Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt. Der NKV ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben.</p> <p>Die voraussichtlichen Baukosten werden jeweils nach Abschluss von Planungsstufen fortgeschrieben und an den BMVI weitergeben.</p>
04.01.01-04	<p>4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung) -04 Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird sich noch verschlechtern, da größtenteils große Kostenpunkte, wie u.a. der Bau des Tunnels oder Naturschutzmaßnahmen für den Schutz z.B. des Ortolans, derzeit nicht realistisch abschätzbar sind. Hinzu kommen weitere Maßnahmen die sich aus dem Verfahren ergeben werden.</p>	<p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt. Der NKV ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben. Die voraussichtlichen Baukosten werden nach Abschluss von Planungsstufen fortgeschrieben und an den BMVI weitergeben. Alle Kosten werden zum jeweiligen Zeitpunkt der Schätzung auf Grundlage der geltenden technischen Vorschriften und Richtwerte</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		bemessen.
04.01.01-05	<p>4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung) -05 Das Kosten-Nutzen-Verhältnis entspricht nicht der Realität, insbesondere die Baukosten seien zu niedrig und der Nutzen des überregionalen Transitverkehrs zu hoch angesetzt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss überarbeitet werden.</p>	<p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt. Der NKV ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben. Die voraussichtlichen Baukosten werden nach Abschluss von Planungsstufen fortgeschrieben und an den BMVI weitergeben. Alle Kosten werden zum jeweiligen Zeitpunkt der Schätzung auf Grundlage der geltenden technischen Vorschriften und Richtwerte bemessen.</p>
04.01.01-06	<p>4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung) -06 Die Festlegungen des Bedarfsplanes können nicht aus der Aufnahme der A 39 in die transeuropäischen Netze nach der Verordnung (EU) 1315/2013 (AbIEU L 348/1, dort: Seite 51) hergeleitet werden. Die dortige Festlegung ergibt sich aus der Skizze in der Einwendung (Seite 38). Im übrigen misst die VO 13/2013 der A39 keine große Bedeutung bei, da sie nur im Gesamtnetz, nicht aber im</p>	<p>Die Festlegungen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, der den Bedarf der Infrastrukturprojekte festlegt hat die derzeit gültige Verflechtungsprognose (2014) des BMVI als Basis. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. all diese Komponenten entwickeln sich nicht linear. Auf der Grundlage dieser Prognose werden die Bedarfe der Infrastruktur festgelegt. Hierzu gehört auch eine Verbindung</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>Kernnetz enthalten ist. Auch für Vorhaben des Gesamtnetzes gilt die Anforderung des Artikels 7 Abs 2 lit c) der VO 1315/2013, wonach derartige Vorhaben auf der Basis einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse wirtschaftlich tragfähig sein müssen. Diese Anforderung hat die Planung überhaupt nicht erkannt. Sie ist von Bedeutung für den vorliegenden Fall. Denn der Ausbau der Anschlussstellen entlang der Baustrecke führt nicht nur beim Einwender (884), sondern ganz allgemeinen zu Konflikten mit der Landwirtschaft einerseits und Umweltbelangen andererseits. Dies im Kontext zu bearbeiten, dh, insbesondere die überhaupt nicht bearbeiteten Belange des Einwenders überhaupt erst einmal zur Kenntnis zu nehmen und bezüglich der sozioökonomischen Folgen auch für ihn zu analysieren, hätte, davon ist der Einwender überzeugt, dazu geführt, dass man den Ausbau unterlassen würde. Der allenfalls geringe, im Zweifel gar nicht vorhandene Nutzen für die Allgemeinheit hätte dem schweren Schaden für ihn (und andere Berufskollegen) gegenüber gestellt werden müssen, was bisher nicht geschehen ist.</p>	<p>zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Form der A 39. Daher ist auf der Grundlage der Verflechtungsprognose ein Bedarf der A 39 gerechtfertigt.</p> <p>Bei neuen Infrastrukturprojekten lassen sich Konflikte mit der Landwirtschaft und den Umweltbelangen teilweise nicht ganz bereinigen. Es wird bei der Planung im Detail immer angestrebt den Umfang der Eingriffe im Verhältnis zur verkehrlichen Wirksamkeit und Leistungsfähigkeit der Straßen möglichst gering zu halten. Bei großen Infrastrukturprojekten wie der A 39 steht das „überwiegend öffentliche Interesse“ und der überregionale Nutzen des Projektes im Vordergrund.</p> <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV)</p> <p>Durch die Einstufung der A 39 in das TEN-V wird deutlich, dass das überwiegende öffentliche Interesse sich nicht in erster Linie aus dem regionalen Nutzen, der für den BVWP entsprechend beziffert wurde, speist, sondern hierfür auch ein europäischer Mehrwert, der in einer maßgeblichen Effizienzsteigerung der Verkehre auf europäischer Ebene liegt, ins Gewicht fällt. Agrarstrukturelle Belange sind auf der Ebene des TEN-V, soweit diese nicht in Einklang zu bringen sind, erkennbar zurück gestellt. Die sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse wurde in der Nutzen-Kosten-Analyse und dem Bewertungsmodul raumordnerische Beurteilung des Bundesverkehrswegeplans bereits ausreichend berücksichtigt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
04.01.01-07	4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis -07 Die Umsetzung des Vorhabens widerspricht aufgrund der sehr hohen Inanspruchnahme von natürlichen Schutzgütern dem Gebot der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln.	<p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt.</p> <p>Durch die Einbeziehung umfänglicher Kriterien der Bewertungsmodul des BVWP werden sowohl die Inanspruchnahme von natürlichen Schutzgütern als auch die Verwendung von Haushaltsmitteln, ergänzt um weitere Kriterien, miteinander abgewogen.</p> <p>Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im BVWP 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgeführt und durch das 6. FStAbÄndG vom 23.12.2016 Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Der gesetzliche Bedarf ist somit festgestellt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. Auch die Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159).</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Durch die Wahl der Bestandstrasse der B4 als Vorzugsvariante der A39 wurde im Abschnitt 1 eine Neuzerschneidungswirkungen mit Auswirkungen auf Siedlungs- und Agrarstruktur, Landschafts- und Kulturräume sowie Flächeninanspruchnahmen mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen, Biotope minimiert. Dadurch ergibt sich ausgehend von dem festgestellten Bedarf für die vorliegende Planung eine so gering wie möglich gehaltene Inanspruchnahme von Flächen und Schutzgütern.</p>
04.01.01-08	<p>4.1.1 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung) -08 Die hohe Bewertung des regionalen Nutzen der A 39 wird angezweifelt. Die Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg ist nicht nachvollziehbar. Wolfsburg ist in das Oberzentrum Salzgitter-Braunschweig-Wolfsburg eingegliedert und dadurch gut vernetzt und ohne A 39 gut erreichbar.</p>	<p>Die A 39 dient der Verbindung der Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg.</p> <p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die A39 wurde für den aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354) bzw. für den vorangegangenen Bundesverkehrswegeplan ermittelt. Darin sind Kosten in Höhe von 1086 Mio. € für die A39, Lüneburg-Wolfsburg enthalten. Hieraus ergibt sich ein NKV von 2,1. Die Kosten haben sich seitdem nicht wesentlich geändert. Eine Maßnahme ist volkswirtschaftlich sinnvoll, solange der monetarisierte Nutzen größer ist als die Kosten. Selbst bei einer weiteren deutlichen Erhöhung der Kosten auf bis zu 2 Mrd. € bliebe die Maßnahme wirtschaftlich sinnvoll, da der Nutzen die Kosten überwiegt. Die Baulänge der A39 beträgt rd. 105 km. Hieraus ergeben sich Kosten in Höhe von rd. 10,5 Mio. €/km, was für Autobahnen nicht außergewöhnlich hoch ist. Einer Finanzierung der Maßnahme steht auch vor diesem Hintergrund nichts im Wege. Die Planungskosten sind bei der Neuaufstellung des BVWP in die Berechnung des NKV eingegangen. Die A39 wurde vom Bund in den Investitionsrahmenplan aufgenommen, damit ist eine durchgehende Finanzierung vorgesehen. Die A39 AS Lüneburg-N (B216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Die Einstufung in den vordringlichen Bedarf ist für die A39 nicht ausschließlich auf Grundlage des regionalen Nutzens erfolgt sondern leitet sich ebenso aus der bedeutsamen Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen sowie durch die Einstufung der A 39 in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V). Hierdurch wird deutlich, dass das überwiegende öffentliche Interesse sich nicht in erster Linie aus dem regionalen Nutzen, der für den BVWP entsprechend beziffert wurde, speist, sondern hierfür auch ein europäischer Mehrwert, der in einer maßgeblichen Effizienzsteigerung der Verkehre auf europäischer Ebene liegt, ins Gewicht fällt.</p>
04.01.02	4.1.2 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Konzept der Bedarfsfeststellung überholt	
04.01.02-01	<p>4.1.2 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Konzept der Bedarfsfeststellung überholt -01 Die Planung beruhe auf der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO), die zunächst zwei sich kreuzende Autobahnen A 39 und A 14 in X-Form vorsah. Die von der VUNO noch als offensichtlich unsinnig bewertete Hosenträger-Variante (zwei parallel verlaufende Autobahnen in Nord-Süd-Richtung mit einer Querspange) sollte dennoch einen ähnlichen Effekt hinsichtlich der gebotenen Verbesserung auch der Ost-West-Verbindungen gewährleisten. Diese Tatsachen werden im Erläuterungsbericht falsch oder gar nicht dargestellt. Das Gesamtkonzept (wovon die A 39 nur ein Teil war und ist) zur angeblichen Erschließung des norddeutschen Raums (A 14, A 39, B 190n) und zur Verbesserung für weiträumige Verkehre ist nach der Herabstufung der B 190n in den weiteren Bedarf und dem Bau der A 14 nicht mehr tragfähig und fehlerhaft.</p> <p>Es wird beantragt eine neue VUNO durchzuführen.</p>	<p>Auf der Grundlage der Ergebnisse der VUNO haben sich im Juli 2002 der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und die Fachminister der Länder Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf die Netzalternative I (die sogenannte Hosenträgerlösung) mit den Netzelementen A 39, B 190n und A 14 als weiter zu verfolgenden Lösung verständigt. Die einzelnen Netzelemente wurden von den Ländern zur Fortschreibung des 5. Bedarfsplans für Bundesfernstraßen angemeldet und im Rahmen der BVWP 2003 überprüft und bewertet, als Projekte mit Vordringlichem Bedarf in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen übernommen sowie durch das Fernstraßenausbaugesetz 2004 bestätigt.</p> <p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB), die B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze ist Teil des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB+) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff).</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Über die Durchführung einer neuen VUNO ist nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.</p>
04.01.02-03	<p>4.1.2 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Konzept der Bedarfsfeststellung überholt -03 Der beschriebene Lückenschluss im Bundesautobahnnetz wird angezweifelt, da es sich um den Neubau einer Autobahn und nicht um den Weiterbau einer Autobahn. Der Planungsbedarf der A39 wird dadurch künstlich erzeugt. Die in A 39 umbenannte A 250 diene dem Anschluss Lüneburgs an Hamburg und nicht den für die A 39 propagierten Zwecken.</p>	<p>Die Maßnahme wird „Neubau der A 39, Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n“ benannt. Es handelt sich also um einen Autobahnneubau und nicht explizit um einen Lückenschluss. Gleichwohl beschreibt diese Autobahnneubaumaßnahme eine Verbindung zwischen zwei bestehenden Autobahnenden (jeweils A 39) zu einer durchgängigen Bundesautobahn. Somit handelt es sich gleichwohl um einen Lückenschluss im Sinne des Verkehrswegebbaus.</p>
04.01.02-04	<p>4.1.2 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Konzept der Bedarfsfeststellung überholt -04 Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamten A39 ist unter Berücksichtigung der B190n gerechnet. Da die B190n jedoch nicht im vordringlichen Bedarf des BVWP enthalten ist, hat sie bis 2030 keine Chance auf Realisierung. Der Nutzen der A39 ist niedriger als angenommen und der Bedarf nicht gegeben. Deshalb muss die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ohne die B 190n erfolgen.</p>	<p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die A39 wurde für den aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354) bzw. für den vorangegangenen Bundesverkehrswegeplan ermittelt. Darin sind Kosten in Höhe von 1086 Mio. € für die A39, Lüneburg-Wolfsburg enthalten. Die B 190n ist nicht berücksichtigt. Hieraus ergibt sich ein NKV von 2,1. Die Kosten haben sich seitdem nicht wesentlich geändert. Eine Maßnahme ist volkswirtschaftlich sinnvoll, solange der monetisierte Nutzen größer ist als die Kosten. Selbst bei einer weiteren deutlichen Erhöhung der Kosten auf bis zu 2 Mrd. € bliebe die Maßnahme wirtschaftlich sinnvoll, da der Nutzen die Kosten überwiegt. Die Baulänge der A39 beträgt rd. 105 km. Hieraus ergeben sich Kosten in Höhe von rd. 10,5 Mio. €/km, was für Autobahnen nicht außergewöhnlich hoch ist. Einer Finanzierung der Maßnahme steht auch vor diesem Hintergrund nichts im Wege. Die Planungskosten sind bei der Neuaufstellung des BVWP in die Berechnung des NKV eingegangen. Die A39 wurde vom Bund in den Investitionsrahmenplan aufgenommen, damit ist eine durchgehende Finanzierung vorgesehen. Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p>
04.01.02-05	<p>4.1.2 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Konzept der Bedarfsfeststellung überholt -05 Eine Prognose bzgl. der zukünftigen technischen Entwicklung (Kraftstoffverbrauch/Schadstoffausstoß/Entwicklung von Elektroautos) ist nicht erfolgt. Für die Berechnung des Nutzen der A 39 wurde von unrealistischen Prognosen ausgegangen, aus diesem Grund wird beantragt das Kosten-Nutzen-Verhältnis neu zu ermitteln, insbesondere bezogen auf die technische Entwicklung der Fahrzeuge.</p>	<p>Die Festlegungen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, der den Bedarf der Infrastrukturprojekte festlegt hat die derzeit gültige Verflechtungsprognose (2014) des BMVI als Basis. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. all diese Komponenten entwickeln sich nicht linear.</p> <p>Auf der Grundlage dieser Prognose werden die Bedarfe der Infrastruktur festgelegt. Hierzu gehört auch eine Verbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Form der A 39. Daher ist auf der Grundlage der Verflechtungsprognose ein Bedarf der A 39 gerechtfertigt.</p> <p>Die technische Entwicklung der Fahrzeuge wurde in diese bundesweite Betrachtung der Verkehre integriert.</p> <p>Der BVWP berücksichtigt und bewertet das routenbezogene Verkehrsaufkommen und die Streckenbelastung für Pkw und Lkw differenziert hinsichtlich der folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuggruppen (Pkw und Lkw zur Ermittlung von Betriebskosten und Abgasbelastungen), • Antriebsart der Pkw-Fahrzeuge, • Fahrtzweck im Personenverkehr zur Differenzierung der Reisezeitgewinne (geschäftliche und nicht geschäftliche Fahrtzwecke) sowie • tages- und jahreszeitlicher Verteilung (Tagesganglinie und Betrachtung von Unterschieden zwischen den Tagen). <p>Die Zusammensetzung der Fahrleistungen entsprechend der Fahrzeuggruppe und Antriebsart (Otto, Hybrid, Diesel, Gas, Elektro,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Plug-in-Hybrid) wird hierbei berücksichtigt siehe hierzu „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“.</p> <p>Eine erneute Betrachtung dieser Aspekte im Rahmen der Verkehrsuntersuchung der A 39 findet daher nicht statt.</p>
04.01.02-06	<p>4.1.2 Planrechtfertigung -Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Konzept der Bedarfsfeststellung überholt -06 Berechnungen und Bewertungen des vorliegenden Plans sind offensichtlich unter Berücksichtigung von Verkehrsströmen auf der B 190n vorgenommen worden. Diese Berechnungen sind fehlerhaft, sie müssen ohne Berücksichtigung der B 190n erfolgen. Zudem wird beantragt alle Berechnungen, denen die neu zu berechnenden Verkehrsströme zugrunde liegen, dementsprechend anzupassen.</p>	<p>Im Rahmen einer Ergänzungsuntersuchung wurde auch ein Planfall ohne B 190n gerechnet, dieser ist allerdings nicht relevant für die vorliegende VU A 39, da die B 190n zum Zeitpunkt der Erstellung der VU im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen war. Auch bei der derzeitigen Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht ist mit der Realisierung der B 190n zu rechnen, daher basiert die VU auf dem "richtigen" Planfall mit B 190n.</p>
04.01.03	<p>4.1.3 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung -Kritik der Planungsziele</p>	
04.01.03-01	<p>4.1.3 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kritik der Planungsziele -01 Es wird die Untersuchung alternativer Verkehrskonzepte für den Personennahverkehr und Güterverkehr, insbesondere alternative Transportkonzepte zum Straßenschwerlastverkehr gefordert.</p>	<p>Eine Untersuchung alternativer Verkehrskonzepte ist nicht Aufgabe des Vorhabensträgers. Als Auftragsverwaltung des Bundes führt die NLStBV die Planung der A 39 auf der Grundlage des BVWP 2030 aus.</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan ist die zentrale planerische Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.</p> <p>Der Bund ergreift darüber hinaus weitere Maßnahmen, die zur Weiterentwicklung der Verkehrswege und ihrer effizienten Nutzung beitragen. Dazu gehört die Förderung von intelligenten Verkehrssystemen sowohl im Straßenverkehr als auch in dem Schiffs- und Schienenverkehr. Dadurch werden die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur gesteigert und Schwachstellen herausgefiltert.</p> <p>Weiterhin investiert der Bund mit dem Ziel einer nachhaltigen, ökologischen und sicheren Mobilität in diverse Strategien für</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Elektromobilität und Radverkehr.</p> <p>„Die Bundesregierung hat sich [...] das generelle Ziel gesetzt, den Logistiksektor nachdrücklich zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund wurde der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik u.a. mit einer Strategie zum sauberen, energieeffizienten Gütertransport weiterentwickelt. Der Aktionsplan verfolgt die Stärkung des Logistikstandorts Deutschland, die Erhaltung und Modernisierung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die bessere Vernetzung aller Verkehrsträger sowie die Förderung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransports. Weiter leistet er einen Beitrag zur Nachwuchssicherung und zum Erhalt guter Arbeitsbedingungen in der Branche.“</p>
04.01.03-01.1	<p>4.1.3 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kritik der Planungsziele -01.1 Die steigenden Verkehrszahlen mit mehr Verkehrswegen zu begegnen ist langfristig nicht der richtige Weg. Der öffentliche Personennahverkehr muss angepasst werden, um dem weiteren Anstieg der Verkehrszahlen entgegenzuwirken. Umweltverträglichere Verkehrskonzepte sollten entwickelt werden.</p>	<p>Eine Untersuchung alternativer Verkehrskonzepte ist nicht Aufgabe des Vorhabensträgers. Als Auftragsverwaltung des Bundes führt die NLStBV die Planung der A 39 auf der Grundlage des BVWP 2030 aus.</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan ist die zentrale planerische Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.</p> <p>Der Bund ergreift darüber hinaus weitere Maßnahmen, die zur Weiterentwicklung der Verkehrswege und ihrer effizienten Nutzung beitragen. Dazu gehört die Förderung von intelligenten Verkehrssystemen sowohl im Straßenverkehr als auch in dem Schiffs- und Schienenverkehr. Dadurch werden die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur gesteigert und Schwachstellen herausgefiltert.</p> <p>Weiterhin investiert der Bund mit dem Ziel einer nachhaltigen, ökologischen und sicheren Mobilität in diverse Strategien für Elektromobilität und Radverkehr.</p> <p>Grundlage für die Bewertung der Verkehrsinfrastrukturprojekte, wie der Neubau der A39, war eine aktuelle und möglichst belastbare</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung. Daher ist der Bedarf der neuen Verkehrswege für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrs zwingend notwendig.</p>
04.01.03-02	<p>4.1.3 Planrechtfertigung- Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kritik der Planungsziele -02 Der regionale Nutzen und die verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens in Richtung Hamburg aufgrund von fehlenden Anschlussausbau der Straßen und Parkplätze wird in Frage gestellt.</p>	<p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt.</p>
04.01.03-03	<p>4.1.3 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kritik der Planungsziele -03 Der Bau der A39 hat keinen regionalen Nutzen. Sie schadet der Region und schädigt landwirtschaftliche Existenzen. Die strukturelle Entwicklung wird verhindert und eine Entstehung von Arbeitsplätzen kann nicht nachgewiesen werden.</p>	<p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Im BVWP 2030 wird zwischen übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik, die sich aus verkehrs- und umweltpolitischen Programmen ergeben, und den daraus entwickelten abgeleiteten Zielen bzw. Lösungsstrategien unterschieden. Die letzteren sind die Grundlagen für die Priorisierungsstrategie des BVWP 2030.</p> <p>Um die mit dem Bau der A 39 unstreitig verbundenen landwirtschaftlichen Betroffenheiten möglichst abzuschwächen wurden sowohl im Raumordnungsverfahren als auch in der Phase der Entwurfsaufstellung zur Planfeststellung Untersuchungen der einzelbetrieblichen und agrarstrukturellen Betroffenheiten durchgeführt und in die Abwägungsprozesse einbezogen. Zur Minderung und zum Ausgleich der landwirtschaftlichen Betroffenheiten / der Eingriffsfolgen werden in den meisten Gemarkungen im Verlauf der A 39 Flurbereinigungsverfahren durchgeführt.</p>
04.01.03-04	<p>4.1.3 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kritik der Planungsziele -04 Die vorhabenbedingten zusätzlichen Verkehrsströme würden zu unlösbaren Verkehrsproblemen im Raum Wolfsburg führen und die Umwelt stärker als angenommen belasten.</p>	<p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Der Einwand, dass die vorhabenbedingten zusätzlichen Verkehrsströme zu unlösbaren Verkehrsproblemen führen würden, wird von Seiten der Vorhabensträgerin nicht geteilt. Der gewählte Querschnitt der A 39 ist nach den gültigen Richtlinien und Vorschriften so dimensioniert, dass er in der Lage ist, die gemäß Verkehrsprognose zu erwartenden Verkehre aufzunehmen und eine hohe Verkehrsqualität zu gewährleisten.</p> <p>Im direkten Umfeld neuer Abschnitte kommt es natürlich zu Umlagerungseffekten durch die Änderung der Quell- und Zielrichtungen aber auch zu Entlastungen durch entfallenden</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Durchgangsverkehr. Insbesondere das Boldecker Land wird in den Ortsdurchfahrten Tappenbeck und Jembke Entlastungen erfahren. Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle der B188 bei Weyhausen wurde im Zuge der Planung des 7. Abschnitts nachgewiesen.</p> <p>Daneben ist bei der Betrachtung der Verkehrsprognosezahlen auch darauf zu achten, dass hierbei die allgemeine Verkehrszunahme und insbesondere im Wolfsburger Raum auch die Verkehrszunahme aus der Weiterentwicklung des Industriestandortes einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrszahlen liefern.</p> <p>Im Raum Wolfsburg (siehe Abbildung 31, Anhang 1 der VU) sowie auch im Großraum Braunschweig (siehe Abbildung 33, Anhang 1 der VU) sind auf den einzelnen Verkehrswegen sowohl Zuwächse als auch Reduzierungen der Verkehrsstärken zu verzeichnen. Unlösbare Verkehrsprobleme lösen diese Veränderungen nicht aus.</p>
04.01.03-05	<p>4.1.3 Planrechtfertigung - Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung - Kritik der Planungsziele -05 Das überwiegende öffentliche Interesse ist im Verhältnis zu dem Verbrauch von Landschaft und schützenswerten Naturräumen nicht haltbar. Die Planrechtfertigung des Neubaus ist im Vergleich zur Investition in das bestehende Verkehrsnetz nicht gegeben.</p>	<p>Die Planrechtfertigung im Allgemeinen leitet sich aus dem gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff) ab.</p> <p>Grundlage für den Bedarfsplan 2016 ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030.</p> <p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodule:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV).</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt.</p> <p>Im BVWP 2030 wird zwischen übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik, die sich aus verkehrs- und umweltpolitischen Programmen ergeben, und den daraus entwickelten abgeleiteten Zielen bzw. Lösungsstrategien unterschieden. Die letzteren sind die Grundlagen für die Priorisierungsstrategie des BVWP 2030.</p>
04.02	4.2 Planrechtfertigung - Finanzierungsvorbehalt, Finanzierungsausfall	
04.02-01	<p>4.2 Planrechtfertigung - Finanzierungsvorbehalt, Finanzierungsausfall</p> <p>-01 Es wird beantragt den Planfeststellungsbeschluss nicht zu erlassen, bevor nicht im Rahmen eines neu aufzustellenden Fünfjahresplans nach dem Fernstraßenausbaugesetz eine rechtliche Grundlage für eine Finanzierbarkeit der beantragten Maßnahme geschaffen ist.</p>	<p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Im aktuellen Investitionsrahmenplan 2011-2015 ist die A 39 Lüneburg – Wolfsburg als weiteres wichtiges Vorhaben mit Beginn nach 2015 enthalten.</p> <p>Es sind keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen dahingehend abzuleiten, dass für ein Bauvorhaben erst dann Baurecht geschaffen werden dürfe, wenn es auch in den fünfjährigen Finanzierungsplan aufgenommen worden ist.</p>
04.02-02	<p>4.2 Planrechtfertigung - Finanzierungsvorbehalt, Finanzierungsausfall</p> <p>-02 Aufgrund der gewählten Trassenführung durch ein besiedeltes Gebiet sind deutlich mehr Menschen betroffen. Die entsprechenden notwendigen Maßnahmen (Tunnelverlängerung, aktiver Lärmschutz) müssen vom Bund getragen werden und müssen für diese Zwecke zur Verfügung</p>	<p>Ein Lärmschutztunnel ist schalltechnisch die effektivste Lärmschutzmaßnahme, gleichzeitig ist sie jedoch auch die teuerste Lärmschutzmaßnahme. Nach § 41 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz müssen die Kosten einer Schutzmaßnahme im Verhältnis zu den angestrebten Schutzzweck stehen. Da der in Moorfeld vorgesehene Lärmschutztunnel in Kombination mit den angrenzenden Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen zu einer</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	gestellt werden.	sehr effektiven Lärmschutzanlage entwickelt wurde, mit der die Grenzwerte weitestgehend eingehalten werden können, scheidet eine Verlängerung des Tunnels aus. Jede Verlängerung des Lärmschutztunnels würde zu deutlich höheren Kosten führen ohne einen effektiveren Lärmschutz zu erreichen.
04.03	4.3 Planrechtfertigung - Nullplusvariante	
04.03.01	4.3.1 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4	
04.03.01.00-01	4.3.1 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 -01 Unter Zugrundelegung der (Prognose)-Verkehrszahlen fehle dem Vorhaben die Planrechtfertigung. Insbesondere südlich von Lüneburg sinken die Verkehrszahlen soweit, dass ein 2+1 Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen anstelle eines Autobahnneubaus bedarfsgerecht sei. Die Bezugsfallzahlen der VP 2030 wiesen aus, dass in Lüneburg ein 4-streifiger Querschnitt und südlich Lüneburg ein 2+1-Fahrbahnquerschnitt ausreichend sei. Der Ausschluss der B4-Ausbauvariante wegen ihrer geringeren verkehrlichen Wirksamkeit sei daher nicht überzeugend.	Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist. Die A 39 soll als Fernautobahn mit der Verbindungsstufe 0 ausgebaut werden und die Städte Lüneburg und Wolfsburg mit einander verbinden. Eine 2+1 Alternative auf der B4 auf der gesamten Linie wird diesem Planungsauftrag nicht gerecht.
04.03.01.00-02	4.3.1 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 -02 Unter Berücksichtigung des naturschutzfachlichen Planungsbedarfes wäre der bedarfsgerechte Ausbau der B4 (2+1) zu bevorzugen. Durch den Ausbau würde weniger Natur zerstört werden, als durch den Neubau der A 39.	Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen. Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr,

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte.</p> <p>Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen - ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar - Querung FFH und Naturschutzgebiete - im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten <p>Im südlichen Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg wurde der Um- und Ausbau von Teilabschnitten der B 4 zur Autobahn als zumutbare Alternative in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Ergebnisse der UVS Stufe I wurde ein Korridor parallel zur B 4 ausgewiesen. Im Variantenvergleich wurde die Ausbauvariante aus folgenden Gründen ausgeschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorteil, den die weitgehende Bündelung mit der B 4 und B 188 und der in Teilen vorgesehene Ausbau der B 4 zur Autobahn aus umweltfachlicher Sicht bietet, ist aufgrund der Mehrlänge der Variante und in einigen Schutzgutbereichen hohen Wertigkeiten des betroffenen Raumes – trotz bestehender Vorbelastung – nicht durchschlagend. - Die B 4-Variante verursacht die größten Flächenverluste und die umfangreichsten Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen. Zudem quert die Variante das Naturschutzgebiet "Obere Lachte, Kainbach, Jafelbach", welches Teil des FFH-Gebietes "Lutter, Lachte, Aschau" ist. - Die Betroffenheit von erholungsrelevanten Gebietsausweisungen (Vorranggebiete, Vorsorgegebiete etc.) ist trotz der Vorbelastungen durch die Bundesstraßen bei der Ausbauvariante wesentlich größer.

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>- Im Wirkungsbereich der B 4 liegen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen", Vogelschutzgebiet "Südheide und Aschauteiche bei Eschede", FFH-Gebiet "Luuter, Lachte, Aschau (und einige Nebenbäche)", FFH-Gebiet "Ise mit Nebenbächen"), die von der Ausbauvariante potenziell betroffen sind. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden jedoch nicht prognostiziert.</p> <p>- Die Ausbauvariante verursacht um ca. 20% höhere Kosten.</p> <p>- Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sprechen aufgrund der Mehrlängen und der ungünstigeren Verbindung zwischen den zentralen Orten ebenfalls gegen die B 4-Variante.</p>
04.03.01.00-03	<p>4.3.1 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 -03 Unter Berücksichtigung der betroffenen Bürger ist ein bedarfsgerechter Ausbau der B4 der Autobahnplanung vorzuziehen. Durch den Neubau der A 39 werden Lebensgrundlagen zerstört.</p>	<p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen.</p> <p>Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte.</p> <p>Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen - ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar - Querung FFH und Naturschutzgebiete

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>- im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten</p> <p>Im südlichen Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg wurde der Um- und Ausbau von Teilabschnitten der B 4 zur Autobahn als zumutbare Alternative in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Ergebnisse der UVS Stufe I wurde ein Korridor parallel zur B 4 ausgewiesen. Im Variantenvergleich wurde die Ausbauvariante aus folgenden Gründen ausgeschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorteil, den die weitgehende Bündelung mit der B 4 und B 188 und der in Teilen vorgesehene Ausbau der B 4 zur Autobahn aus umweltfachlicher Sicht bietet, ist aufgrund der Mehrlänge der Variante und in einigen Schutzgutbereichen hohen Wertigkeiten des betroffenen Raumes – trotz bestehender Vorbelastung – nicht durchschlagend. - Die B 4-Variante verursacht die größten Flächenverluste und die umfangreichsten Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen. Zudem quert die Variante das Naturschutzgebiet "Obere Lachte, Kainbach, Jafelbach", welches Teil des FFH-Gebietes "Lutter, Lachte, Aschau" ist. - Die Betroffenheit von erholungsrelevanten Gebietsausweisungen (Vorranggebiete, Vorsorgegebiete etc.) ist trotz der Vorbelastungen durch die Bundesstraßen bei der Ausbauvariante wesentlich größer. - Im Wirkungsbereich der B 4 liegen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen", Vogelschutzgebiet "Südheide und Aschauteiche bei Eschede", FFH-Gebiet "Luuter, Lachte, Aschau (und einige Nebenbäche)", FFH-Gebiet "Ise mit Nebenbächen"), die von der Ausbauvariante potenziell betroffen sind. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden jedoch nicht prognostiziert. - Die Ausbauvariante verursacht um ca. 20% höhere Kosten. - Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sprechen aufgrund der Mehrlängen und der ungünstigeren Verbindung zwischen den zentralen Orten ebenfalls gegen die B 4-Variante.
04.03.01.00-04	4.3.1 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 -04 Flächenverbrauch und Nachhaltigkeitsstrategie	Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Ziele zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme: Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungen und Verkehr auf 30 Hektar pro Tag zu verringern (siehe Abbildung 1). Darüber hinaus fordern der Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE), der Rat der Sachverständigen für Umweltragen (SRU) sowie der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), spätestens zum Jahr 2050 die Inanspruchnahme neuer Flächen auf null zu reduzieren. Die Kommission Bodenschutz beim Umweltbundesamt (KBU) hat darüber hinaus im Vorschlag unterbreitet, wie das 30-Hektar-Ziel der Bundesregierung auf die Bundesländer verteilt werden könnte. Inzwischen haben sich fünf Bundesländer für das Jahr 2020 adäquate quantitative Ziele gesetzt, die zum "30-Hektar-Ziel" beitragen." (Umweltbundesamt 7). Auch das Land Niedersachsen muss seinen Teil zu diesem Vorhaben beitragen. Aus diesem Grund fordert der NABU vorhandene Infrastruktur auszubauen und stellt fest, dass alternativ zum Neubau der A39 ein Ausbau der B4 niemals ernsthaft untersucht worden ist.</p>	<p>bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahneubau) die Planungsziele mit einem Autobahneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen.</p> <p>Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte.</p> <p>Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen - ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar - Querung FFH und Naturschutzgebiete - im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten <p>Im südlichen Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg wurde der Um- und Ausbau von Teilabschnitten der B 4 zur Autobahn als zumutbare Alternative in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Ergebnisse der UVS Stufe I wurde ein Korridor parallel zur B 4 ausgewiesen. Im Variantenvergleich wurde die Ausbauvariante aus folgenden Gründen ausgeschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorteil, den die weitgehende Bündelung mit der B 4 und B 188 und der in Teilen vorgesehene Ausbau der B 4 zur Autobahn aus

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>umweltfachlicher Sicht bietet, ist aufgrund der Mehrlänge der Variante und in einigen Schutzgutbereichen hohen Wertigkeiten des betroffenen Raumes – trotz bestehender Vorbelastung – nicht durchschlagend.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die B 4-Variante verursacht die größten Flächenverluste und die umfangreichsten Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen. Zudem quert die Variante das Naturschutzgebiet "Obere Lachte, Kainbach, Jafelbach", welches Teil des FFH-Gebietes "Lutter, Lachte, Aschau" ist. - Die Betroffenheit von erholungsrelevanten Gebietsausweisungen (Vorranggebiete, Vorsorgegebiete etc.) ist trotz der Vorbelastungen durch die Bundesstraßen bei der Ausbauvariante wesentlich größer. - Im Wirkungsbereich der B 4 liegen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen", Vogelschutzgebiet "Südheide und Aschauteiche bei Eschede", FFH-Gebiet "Luuter, Lachte, Aschau (und einige Nebenbäche)", FFH-Gebiet "Ise mit Nebenbächen"), die von der Ausbauvariante potenziell betroffen sind. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden jedoch nicht prognostiziert. - Die Ausbauvariante verursacht um ca. 20% höhere Kosten. - Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sprechen aufgrund der Mehrlängen und der ungünstigeren Verbindung zwischen den zentralen Orten ebenfalls gegen die B 4-Variante.
04.03.01.01	4.3.1.1 Planrechtfertigung - Nullplusvariante -Ortsumgehung allgemein	
04.03.01.02	4.3.1.2 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 - verkehrsbehördliche Aspekte	
04.03.01.03	4.3.1.3 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 - Sanierung/Erweiterung des Bestandsnetzes	
04.03.01.03-01	<p>4.3.1.3 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 - Sanierung/Erweiterung des Bestandsnetzes</p> <p>-01 Durch den Neubau der A39 können die Mittel nicht in die Sanierung und den Ausbau des Bestandsnetzes investiert werden.</p> <p>Sinnvoller ist es die Mittel für das Bestandsnetz zu verwenden, statt eine Autobahn, deren Bedarf zweifelhaft ist, zu bauen.</p>	<p>Die A39 AS Lüneburg-N (B216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
04.03.01.04	4.3.1.4 Planrechtfertigung - Nullplusvariante - Ausbau B 4 - Verkehrsbehördliche Anordnungen für bestehende B 4	
04.04	4.4 Planrechtfertigung - Verfehlen des gesetzlichen Planungsauftrages	
04.04-01	<p>4.4 Planrechtfertigung - Verfehlen des gesetzlichen Planungsauftrages</p> <p>-01 Dem aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung folgenden Planungsauftrag für eine EKA-1A-Autobahn, also eine Fernverbindung der Kategorie AS, Verbindungsfunktion 0 (kontinental) wird mit den eingesetzten Planungsparametern (Radien, Mindestabstände der Anschlussstellen, Geschwindigkeitsprofil) nicht entsprochen. Die Planung entspricht vielmehr den Parametern der Kategorie AS II (Stadtautobahn).</p> <p>Dem Bedarf einer leistungsfähigen Verbindung der Räume Lüneburg und Braunschweig kann mit dieser Planung nicht entsprochen werden.</p>	<p>Der Neubau der A 39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes, das neben der neuen Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg die ebenfalls in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Bundesautobahn 14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und die dazwischen in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Bundesstraße 190n als Querverbindung umfasst.</p> <p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg (Abschnitt 1) ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfsparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden.</p> <p>Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt.</p> <p>Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen.</p> <p>Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten.</p> <p>Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen.</p> <p>Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienföhrung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltstufe H4b) ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen.</p> <p>Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h.</p> <p>Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse.</p> <p>Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern.</p> <p>Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
04.04-02	<p>4.4 Planrechtfertigung - Verfehlen des gesetzlichen Planungsauftrages</p> <p>-02 Die Planunterlagen sind dahingehend zu verbessern, dass ein Optimum aus reiner Sicht des Straßenbaus erreicht wird. Abweichungen von den Parameter müssen fachlich begründet werden.</p>	<p>Der Neubau der A 39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes, das neben der neuen Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg die ebenfalls in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Bundesautobahn 14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und die dazwischen in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Bundesstraße 190n als Querverbindung umfasst.</p> <p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg (Abschnitt 1) ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfparameter</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
04.04-03	<p>4.4 Planrechtfertigung - Verfehlen des gesetzlichen Planungsauftrages -03 Der Einwender (Schreiben 884) bezweifelt, dass die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan rechtmäßig erfolgt ist. Die Konzeption einer für eine schnelle Fernverbindung ausgelegten Autobahn steht von vornherein in einem nicht auflösbaren Widerspruch zum Konzept einer Innerortsstraße mit - wie vorliegend - durchschnittlich einer Anschlussstelle pro Kilometer. Zudem ist vorgesehen, bereits im Planfeststellungsbeschluss Geschwindigkeitsbegrenzungen vorzusehen, obwohl derartige Anordnungen üblicherweise den Straßenverkehrsbehörden vorbehalten sind. Die Folge der Anschlussstellen ist erheblich dichter als im Regelfall nach der RAA 2008 (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) vorgesehen, dort Seite 42: Mindestabstand außerorts 5-6 km. Zwar ist richtig, dass ein Verlauf durch eine Ortslage weitgehend gegeben ist. Dies bestätigt aber nur, dass eben keine typische Autobahn vorliegt, sondern der Charakter einer Ortsdurchfahrt überwiegt. Vortrag dazu, ob die besonderen Anforderungen der RAA bei dichteren Folgen von Anschlussstellen eingehalten sind, bleibt vorbehalten. Der Einwender bestreitet, dass die Anforderungen eingehalten werden. Jedenfalls legt die Planung hierzu keine</p>	<p>Der Neubau der A 39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes, das neben der neuen Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg die ebenfalls in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Bundesautobahn 14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und die dazwischen in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Bundesstraße 190n als Querverbindung umfasst. Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg (Abschnitt 1) ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfs Elemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfsparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienföhrung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>systematische Prüfung vor. Der Bedarfsplan legt freilich ohnehin keine Einzelheiten des Ausbaus fest und schon gar nicht, ob bestimmte Anschlussstellen ausgebaut werden sollen. Der Festlegung des Bedarfsplans ist allenfalls zu entnehmen, dass die Strecke mit Autobahn-Standard ausgebaut werden soll, was als solches aber für die Bestandsstrecke (nur das letzte Drittel der Strecke, von Lüneburg Nord aus gezählt, ist überhaupt neu) bereits jetzt der Fall ist.</p>	<p>Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
04.04-04	<p>4.4 Planrechtfertigung - Verfehlen des gesetzlichen Planungsauftrages -04 Der Planungsauftrag sieht eine vierstreifigen Autobahnquerschnitt vor. Die aktuelle sechsstreifige Planung entspricht nicht dem Auftrag nach BWVP.</p>	<p>Der Neubau der A 39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes, das neben der neuen Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg die ebenfalls in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Bundesautobahn 14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und die dazwischen in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Bundesstraße 190n als Querverbindung umfasst.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Mit der Vorzugwahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg (Abschnitt 1) ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden.</p> <p>Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt.</p> <p>Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen.</p> <p>Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten.</p> <p>Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen.</p> <p>Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h.</p> <p>Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern.</p> <p>Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
05	5. Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung	
05.00-01	<p>5. Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung -01 Nicht berücksichtigt hat die Planung die absehbare Veränderung der Kraftfahrzeugflotten (E-Fahrzeuge), die durch den Klimawandel erzwungen werden wird.</p> <p>Höchstgeschwindigkeiten und Beschleunigungswerte dieser Fahrzeuge werden völlig anders sein als derzeit, jedenfalls niedriger, so dass eine Planung auf der Basis jetzigen Flottenbestands ohnehin überzogen erscheint</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 mit Stand der Deckblattunterlage 07/2017, Auslegungszeitraum August/September 2017 und fortgeschrieben mit der Deckblattunterlage 11/2019 (online eingestellt auf dem UVP-Portal www.uvp.niedersachsen.de) hat als Grundlage das Verkehrsmodell Niedersachsen, dass als Verkehrsmodell A 39 weiter aktualisiert und fortgeschrieben wurde. In der Analyse wurde das Modell für die vorliegende Untersuchung auf den Ergebnissen der SVZ 2015 auf 2015 fortgeschrieben, Prognosehorizont ist das Jahr 2030. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014, die die zum Zeitpunkt ihrer Erstellung der Prognose für 2030 zu erwartenden Veränderungen, auch der Fahrzeugflotte, berücksichtigt. Von daher ist die in der VU berücksichtigte Prognose aktuell.</p>
05.01	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein	
05.01-01	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein</p> <p>-01 Es sei unklar, in welchem Verhältnis die Verflechtungsprognose des Bundes 2030 zu der</p>	<p>Alle im Auftrag der Straßenbauverwaltung durchgeführten Verkehrsuntersuchungen zur A 39 berücksichtigen den zum jeweiligen Zeitpunkt ihrer Erstellung aktuelle Verflechtungsprognose des Bundesverkehrsministeriums. Dies gilt für die VUNO (Prognose</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	Verkehrsuntersuchung der A 39 sowie diese zu den früheren Verkehrsuntersuchungen des Landes (VUNO) stehe.	2020) genauso wie für die VU A 39 (Prognosen 2025 und 2030). Die VUNO diene der gesamtkonzeptionellen Entscheidung zur Variantenfindung der Trassen der A39, A 14 und B190. Die aktuelle VU A 39 basiert ausschließlich auf der aktuellen Verflechtungsprognose des BMVI für 2030, das heißt die großräumigen kreisbezogenen Verflechtungen aus der Verflechtungsprognose wurden im Rahmen der Bearbeitung der VU A 39 auf Verkehrszellenebene heruntergebrochen und in die bestehenden Matrizen implementiert. Der Nahverkehr wurde modellmäßig ergänzt.
05.01- 01.1	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -01.1 Die zu Grunde gelegten Verkehrsprognosen sind nicht plausibel und fehlerhaft.	Die der VU zugrunde liegende Verflechtungsprognose wurde im Auftrag des BMVI entwickelt und geprüft. Sie ist Grundlage für alle aktuellen großräumigen Verkehrsuntersuchungen. Der Einwander macht nicht deutlich, warum die Prognose nicht plausibel sein soll.
05.01- 01.2	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -01.2 Die Ost-West-Verbindung aus der VUNO wird angezweifelt. Die gewählte Hosenträgervariante ist unsinnig. Das Gesamtkonzept zur Erschließung des norddeutschen Raumes (A14, A39, B190n) ist nicht tragfähig und fehlerhaft. Durch die fehlerhaften Grundlagenentscheidungen aus der VUNO wurden der Bedarf der Planung und somit auch die resultierenden Variantenuntersuchungen im Raumordnungsverfahren falsch weitergeführt.	Auf der Grundlage der Ergebnisse der VUNO haben sich im Juli 2002 der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und die Fachminister der Länder Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf die Netzalternative I (die sogenannte Hosenträgerlösung) mit den Netzelementen A 39, B 190n und A 14 als weiter zu verfolgenden Lösung verständigt. Die einzelnen Netzelemente wurden von den Ländern zur Fortschreibung des 5. Bedarfsplans für Bundesfernstraßen angemeldet und im Rahmen der BVWP 2003 überprüft und bewertet, als Projekte mit Vordringlichem Bedarf in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen übernommen sowie durch das Fernstraßenausbauänderungsgesetz 2004 bestätigt. Mit der Ausweisung der A 39, der A 14 und der B 190n im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (2004) ist der Bedarf für das Gesamtkonzept und damit die Grundlage für das Raumordnungsverfahren gegeben. Die West-Ost-Achse im Zuge der B 190n war im Bedarfsplan 2004 im vordringlichen Bedarf, mittlerweile aber im Rahmen der Aktualisierung des Bedarfsplans (2016) in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingeordnet. Damit gibt es für die A 14 und A 39 die

Problem-NR	Problem	Antwort
		gesetzliche Bestätigung. Die B 190n hat als West-Ost-Achse (mit Anschluss an den PA 5) auf den Planungsabschnitt 1 keine relevanten Auswirkungen.
05.01-01.3	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -01.3 Die Zusammenhänge der Verkehrszahlen werden in der Verkehrsuntersuchung nicht ausreichend oder teilweise widersprüchlich erläutert. Die abnehmenden Verkehrsbelastungen können aus diesem Grund nicht nachvollzogen werden und eine Planrechtfertigung kann aus den Zahlen nicht abgeleitet werden.	Es sei hier darauf hingewiesen, dass die in der VU A 39 ausgewiesenen Belastungsveränderungen mit Hilfe eines Modells ermittelt wurden, das dem aktuellen Stand der Technik entspricht und alle zum Zeitpunkt der Erstellung der VU relevanten Prognosegrundlagen genutzt hat. Durch die Aktualisierung der großräumigen Verflechtungen im Rahmen der Verflechtungsprognose durch das BMVI und deren Fortschreibung von 2025 auf 2030 wurden durch das BMVI die großräumigen Verflechtungen an den aktuellen Stand der Prognosegrundlagen angepasst. Dadurch ergeben sich auf allen Bundesfernstraßen in Deutschland geänderte Verkehrsrelationen und damit auch geänderte Verkehrsbelastungen. Diese Änderungen wurden im Rahmen der VU A 39 ebenfalls berücksichtigt. Die VU ist nicht dazu da, die Planung zu rechtfertigen, sie soll nur deren verkehrliche Wirkungen aufzeigen und Grundlage für weitergehende Untersuchungen (z.B. Schallgutachten) sein.
05.01-01.4	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -01.4 Die Verkehrsuntersuchung 2010 geht von einem Modellraum Niedersachsen/Sachsen-Anhalt aus. Der Modellraum der aktuellen Verkehrsuntersuchung schließt zusätzlich Schleswig-Holstein mit ein. Eine Vergleichbarkeit wird angezweifelt und eine Begründung der Änderungen gefordert.	Beide Verkehrsuntersuchungen (2010 und 2015) basieren auf dem sogenannten Verkehrsmodell Nordwestdeutschland, das Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen vollständig sowie Sachsen-Anhalt, Nordrhein-Westfalen, Hessen und andere Bundesländer teilweise umfasst. Auch Skandinavien ist in beiden Verkehrsuntersuchungen in gleichem Maße berücksichtigt.
05.01-02	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -02 Die VU ist fehlerhaft bzw. nicht ausreichend aktuell, da sie zwar auf den aktuellen Prognosehorizont 2030 gerichtet ist, nicht aber die Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählungen 2015 verarbeitet wurden.	Zum Zeitpunkt der Erstellung der VU A 39 für die ausgelegte Unterlage mit Stand 07/2017 lagen die Ergebnisse der SVZ 2015 noch nicht vor. Die Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 mit Stand der Deckblattunterlage 11/2019 (online eingestellt auf dem UVP-Portal www.uvp.niedersachsen.de) hat als Grundlage das Verkehrsmodell Niedersachsen, das als Verkehrsmodell A 39 weiter aktualisiert und fortgeschrieben wurde. In der Analyse wurde das Modell für die

Problem-NR	Problem	Antwort
		vorliegende Untersuchung auf den Ergebnissen der SVZ 2015 auf 2015 fortgeschrieben, Prognosehorizont ist das Jahr 2030. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014.
05.01-02.1	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -02.1 Die VU ist fehlerhaft und realitätsfern. Der Verkehr wird weiter ansteigen. Dies wurde bereits in der vorherigen Planung nicht berücksichtigt.	Es ist richtig, dass der Verkehr auch künftig weiter ansteigen wird. Das ist in der VU berücksichtigt und kommt auch in den ausgewiesenen Prognosebelastungen zum Ausdruck.
05.01-02.2	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -02.2 Die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt die Querspanne der B190n, dadurch werden die Ergebnisse verfälscht. Um ein realistischen Fall darzustellen, muss ein Planfall ohne B190n gerechnet werden.	Im Rahmen einer Ergänzungsuntersuchung wurde auch ein Planfall ohne B 190n gerechnet, dieser ist allerdings nicht relevant für die vorliegende VU A 39, da die B 190n zum Zeitpunkt der Erstellung der VU im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen war. Auch bei der derzeitigen Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht ist mit der Realisierung der B 190n zu rechnen, daher basiert die VU auf dem "richtigen" Planfall mit B 190n.
05.01-03	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -03 Die Prognosen für Verkehrsmengen und Immissionen sind nicht schlüssig und unglaubwürdig. Der gering angesetzte LKW-Anteil wird mit einer gedämpften Wirtschaftsprognose begründet, dies ist nicht nachvollziehbar. Dies betrifft unter anderem auch die täglichen LKW-Belastung der Ostumgehung. Die Wirtschaftsprognose kann keine realistischen Rückschlüsse auf die Verkehrszahlen gewährleisten. Es wird gebeten, die Zusammenhänge und ineinandergreifenden Parameter (Verkehr, Immissionen) detailliert darzustellen, da sie die Grundlage für z.B. den Lärmschutz bilden.	Die Prognose für 2030 geht im Zusammenhang mit der A 39 von einer deutlichen Steigerung der Lkw-Belastungen auf der Ostumfahrung von Lüneburg aus. Die Belastungen steigen (ohne A 39) von rund 3.500 SV/24h auf rund 5.000 Kfz/24h (+40%), mit A 39 sogar auf über 9.000 SV/24h (+150%). Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der Einwender bei diesen deutlichen Steigerungen von einem (zu) "gering angesetztem Lkw-Anteil" reden kann. Durch die Aktualisierung der großräumigen Verflechtungen im Rahmen der Verflechtungsprognose durch das BMVI und deren Fortschreibung von 2025 auf 2030 wurden durch das BMVI die großräumigen Verflechtungen an den aktuellen Stand der Prognosegrundlagen angepasst. Dadurch ergeben sich auf allen Bundesfernstraßen in Deutschland geänderte Verkehrsrelationen und damit auch geänderte Verkehrsbelastungen. Diese Änderungen wurden im Rahmen der VU A 39 ebenfalls berücksichtigt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bilden die Grundlage für die lärm- und luftschadstofftechnischen Berechnungen.

Problem-NR	Problem	Antwort
05.01-04	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -04 Der Prognosehorizont ist zu knapp angesetzt. Durch die langen Bauzeiten ist der Horizont beinahe ausgeschöpft und kann entsprechend keine verlässlichen Ergebnisse für die Verkehrszahlen liefern.	Der Prognosehorizont 2030 entspricht dem Horizont für alle derzeitigen Planungen des Bundes. Eine Fortschreibung der Bundesprognosen auf einen späteren Prognosehorizont ist derzeit noch nicht absehbar.
05.01-05	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -05 Es wird beantragt für die Verkehrsprognose (ähnlich wie bei der Berechnung von Lärmwerten) die ungünstigste Prognose zu wählen.	Im Rahmen der Verkehrsprognose wurden keine Alternativ-Betrachtungen gemacht. Damit gibt es auch keine ungünstige Prognose, die herangezogen werden könnte.
05.01-08	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -08 Das Eintreten von tatsächlichen Verkehrsbewegungen wird in Frage gestellt, ein wiederkehrendes Monitoring ist in der Planung nicht vorgesehen. Damit verbundene Auswirkungen auf Immissionswerte sind folglich nicht berücksichtigt. Um die Prognosen der Verkehrszahlen überprüfen zu können, sollten Monitoringkonzepte vorgesehen werden die neben repräsentativen Verkehrszählungen auch konkrete Schall- und Luftschadstoffmessungen beinhalten.	Alle fünf Jahre werden bundesweit auf nahezu allen klassifizierten Straßen Verkehrszählungen durchgeführt, ausgewertet und veröffentlicht. Die letzte war im Jahr 2015, die nächste wird 2020 sein. Deren Ergebnisse sind allerdings erst etwa 2022 zu erwarten. Ein Fehlschlagen der für ein Planvorhaben im Zulassungszeitpunkt zu Grunde gelegten Prognose kann daher auf der Grundlage der automatisierten SVZ ohne weiteres festgestellt werden. Der Festlegung eines Lärm Monitorings bedarf es daher im Regelfall für den Betrieb nicht. Ein besonderes Monitoring ist im Rahmen der Planung der A 39 nicht vorgesehen.
05.01-09	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -09 Die Prognose der Verkehrszahlen berücksichtigt offensichtlich nicht die rückläufige demographische Entwicklung, die künftigen Treibstoffpreise und die durch den weiteren Klimawandel notwendigen Restriktionen. Die Verlagerung der Güterverkehre auf die Schienen und das Wasser werden sich ebenfalls verkehrsmindernd auf die Verkehrszahlen auswirken.	Die Verkehrsträgeralternativenüberprüfung ist nicht Aufgabe der vorliegenden Planungsstufe, sondern wird übergeordnet und bundesweit durch das Instrumentarium der Bundesverkehrswegeplanung vorgegeben. Die Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 hat als Grundlage die Verflechtungsprognose des BMVI aus dem Jahre 2014, die die zum Zeitpunkt ihrer Erstellung der Prognose für 2030 zu erwartenden Veränderungen, auch der Treibstoffpreise, berücksichtigt. Auch mögliche Verlagerungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Straße/Schiene/Luft/Wasser) werden in der Bundesprognose abgebildet und sind damit in der VU berücksichtigt. Von daher ist die in der VU berücksichtigte Prognose aktuell. Auf der Planungsstufe Planfeststellung wird hingegen für den Verkehrsträger Straße eine umweltverträgliche, wirtschaftliche und

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>bedarfsorientierte technische Planung erstellt und zur Genehmigung vorgelegt. Die auch hier angesiedelte Alternativenprüfung betrifft ausschließlich Autobahntrassenalternativen einschließlich einer Nullpluslösung.</p>
05.01-10	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -10 Es wird gerügt, dass der Verkehrsprognose nicht zu entnehmen sei, ob der Anteil der Verkehre von 2,8 bis 3,5 t als LKW oder als PKW für die Prognosebelastung in der schalltechnischen Untersuchung gewertet wurde. Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sind Verkehre ab 2,8 t als LKW zu bewerten.</p>	<p>Die Verkehre zwischen 2,8 und 3,5 t zGG sind bei den Modellrechnungen im Leichtverkehr enthalten. Für die Zwecke der Ermittlung der schalltechnischen Parameter werden allerdings - entsprechend der RLS 90 und der BImSchV - die Lieferwagen ab 2,8 t zGG dem Schwerverkehr zugeschlagen. Hierzu wurden Umrechnungsfaktoren ermittelt, die aus den Daten der SVZ 2010 (neu: SVZ 2015) und den Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes abgeleitet wurden. Für die Zwecke der VU A 39 wurde dieser Zuschlag ermittelt zu +10%, d.h. $Lkw > 2,8t = 1,1 \times SV > 3,5t$.</p>
05.01-11	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -11 Jeder Straßen- und Fernstraßenneubau ist zum Zweck der Verbesserung von Verkehrsqualitäten zu planen. Dies ist beim Planfeststellungsvorhaben A 39 nicht berücksichtigt worden. Durch die zusätzlichen Verkehrsströme, die als Entlastungsverkehre der A 7 und A 2 bewusst auf die A 39 umgeleitet werden sollen, ist laut der aktualisierten Prognose 2030, auf dem Abschnitt 7 ein Verkehrstau rund um Wolfsburg und im Boldecker Land zu erwarten. Den Neubau der A 39 an die unveränderte, bereits bestehende A 39 im Raum Wolfsburg anzubinden, ist eine Fehlplanung. Die Steigerung des prognostizierten Verkehrs um weitere 17 Prozent auf 31. 500 Fahrzeuge pro Tag führt zu unlösbaren Verkehrsproblemen im Raum Wolfsburg und nimmt die Umwelt stärker in Anspruch als bisher angenommen.</p>	<p>Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Aufgabe der A 39 ist nicht in erster Linie eine Entlastung bestehender Autobahnen, sondern die Schaffung einer leistungsfähigen Achse zwischen den Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg, die auch die dazwischen liegenden Mittelzentren mit anbindet. Entlastungseffekte für die A 7 sind deshalb zu erwarten, weil der heutige weiträumige Nord-Süd-Verkehr Mehrwege in Kauf nehmen muss, die dann mit A 39 nicht mehr notwendig sind.</p> <p>Der Einwand, dass die vorhabenbedingten zusätzlichen Verkehrsströme zu unlösbaren Verkehrsproblemen führen würden, wird von Seiten der Vorhabensträgerin nicht geteilt. Der gewählte Querschnitt der A 39 ist nach den gültigen Richtlinien und Vorschriften so dimensioniert, dass er in der Lage ist, die gemäß Verkehrsprognose zu erwartenden Verkehre aufzunehmen und eine hohe Verkehrsqualität zu gewährleisten.</p> <p>Im direkten Umfeld neuer Abschnitte kommt es natürlich zu Umlagerungseffekten durch die Änderung der Quell- und Zielrichtungen aber auch zu Entlastungen durch entfallenden Durchgangsverkehr. Insbesondere das Boldecker Land wird in den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Ortsdurchfahrten Tappenbeck und Jembke Entlastungen erfahren. Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle der B188 bei Weyhausen wurde im Zuge der Planung des 7. Abschnitts nachgewiesen.</p> <p>Daneben ist bei der Betrachtung der Verkehrsprognosezahlen auch darauf zu achten, dass hierbei die allgemeine Verkehrszunahme und insbesondere im Wolfsburger Raum auch die Verkehrszunahme aus der Weiterentwicklung des Industriestandortes einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrszahlen liefern.</p> <p>Im Raum Wolfsburg (siehe Abbildung 31, Anhang 1 der VU) sind auf den einzelnen Verkehrswegen sowohl Zuwächse als auch Reduzierungen der Verkehrsstärken zu verzeichnen. Unlösbare Verkehrsprobleme lösen diese Veränderungen nicht aus.</p>
05.01-11.1	<p>05.01-11.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -11.1 Die Annahme, dass die A 7 und die A 1 ab dem Maschener Kreuz durch die A 39 entlastet werden, ist fehlerhaft. Durch die A39 wird die Stauhäufigkeit und-länge zunehmen. Die Belastungsgrenzen werden überschritten. Dies habe auch Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz, welches den Ausweichverkehr nicht standhält und an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt.</p>	<p>Der Einwand wird zurückgewiesen. Es ist nicht ersichtlich, wieso durch den Bau der A 39 auf der A 7 und der A 1 die Stauhäufigkeit auf diesen beiden Straßen zunehmen soll. Für die A 7 sind relevante Entlastungen zu erwarten, auf der A 1 werden sich die Belastungen kaum verändern, da die A 39 keine bündelnde Wirkung auf die A 1 hat.</p> <p>Durch den Bau der A 39 wird die bestehende A 39 zwischen dem Maschener Kreuz und dem derzeitigen Bauende nordwestlich Lüneburg im Planfall 2030 (mit neuer A 39) um rund 10.000 Kfz/24h (5.000 SV/24h) höher belastet sein als im Bezugsfall (ohne neue A 39). Entlastungen in nahezu ähnlicher Größenordnung (8.000 Kfz/24h) sind für die A 7 zu erwarten, da Verkehr aus dem Raum Hamburg/Bremen mit Zielen im Raum Magdeburg/Leipzig nicht mehr über die A 7 und die A 2, sondern über die A 39 fahren werden. Auswirkungen auf die A 1 durch die A 39 sind kaum zu erwarten, die Belastungen ändern sich dort lediglich um maximal 400 Kfz/24h. Im nachgeordneten Netz wird es zu normalen Verkehrszeiten kaum relevante Belastungsveränderungen geben. Beeinträchtigungen bei Unfall- oder Baustellensituationen und damit verbundene Verdrängungen ins nachgeordnete Netz sind aber nicht zu vermeiden.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
05.01-12	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -12 Die für den Planfall prognostizierten Verkehrszahlen können nicht eintreten, wenn die übrigen Abschnitte nicht gebaut werden.</p>	<p>Es ist richtig, dass die in der VU ausgewiesenen Verkehrsbelastungen erst dann eintreten, wenn die gesamte A 39 gebaut ist. Bei Verkehrsfreigabe einzelner Bauabschnitte sind die Belastungen auf den Teilabschnitten natürlich geringer. Entsprechende Berechnungen für die A 39 und das nachgeordnete Straßennetz liegen vor.</p>
05.01-13	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -13 Der Nutzen der Ortsumgehung als Entlastungsstraße für den innerstädtischen Verkehr wird dauerhaft beeinträchtigt sein. Bereits während der Bauphase wird die fehlende Entlastungswirkung der Ortsumgehung negativen Einfluss auf den innerstädtischen Verkehr haben.</p>	<p>Die Ostumfahrung von Lüneburg wird als Autobahn deutlich leistungsfähiger sein als in ihrem jetzigen Ausbauzustand. Der innerstädtische Zufluss ist in der Verkehrsuntersuchung zur A 39 berücksichtigt worden. Von daher ist keine dauerhafte Beeinträchtigung zu erwarten. Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich. Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt. Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor. Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden. Auf Grundlage der geplanten Bauphasen ist somit nicht von negativen Einflüssen auf den innerstädtischen Verkehr über die bei Baumaßnahmen üblichen Behinderungen auszugehen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
05.01-14	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -14 Der Ausbau auf 6 Fahrstreifen wird das Verkehrsaufkommen auf der A 39 und der Umgebung zusätzlich erhöhen.	Ein Ausbau auf 4 Fahrstreifen mit durchgehenden Verflechtungsstreifen ist nur im nördlichen Bereich, von der Anschlussstelle Nord bis zur Erbstorfer Landstraße, der Ostumfahrung Lüneburg vorgesehen, um mögliche Leistungsfähigkeitsdefizite zu vermeiden. Eine zusätzliche Erhöhung ist über die prognostizierten Verkehrsmengen hinaus nicht zu erwarten. Der Querschnitt ist notwendig um den prognostizierten Verkehr aufnehmen zu können.
05.01-16	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -16 Grundlage der Berechnungen bildet eine Verkehrsprognose 2030. Sie basiert auf der SVZ 2010, Fortschreibung 2012. Diese Datenbasis ist nicht aktuell und damit nicht mehr verwendbar. Die Verkehrsströme im Raum Lüneburg haben sich verändert und werden sich weiter verändern, z. B. durch den Bau der Veranstaltungshalle (Arena) im Industriegebiet Lüner Heide am ehemaligen Schlachthofstandort. Diese schon jetzt absehbaren Veränderungen sind nicht berücksichtigt.	Zum Zeitpunkt der Erstellung der VU A 39 für die ausgelegte Unterlage mit Stand 07/2017 lagen die Ergebnisse der SVZ 2015 noch nicht vor. Die Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 mit Stand der Deckblattunterlage 11/2019 (online eingestellt auf dem UVP-Portal www.uvp.niedersachsen.de) hat als Grundlage das Verkehrsmodell Niedersachsen, das als Verkehrsmodell A 39 weiter aktualisiert und fortgeschrieben wurde. In der Analyse wurde das Modell für die vorliegende Untersuchung auf den Ergebnissen der SVZ 2015 auf 2015 fortgeschrieben, Prognosehorizont ist das Jahr 2030. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014.
05.01-18	5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -18 Die prognostizierten Verkehrszahlen werden sich nicht einstellen, da die Unternehmen europaweit den Transport auf die Schiene verlegen werden. Eine Rechtfertigung der Autobahn ergibt sich deshalb nicht mehr.	Kleinräumig berücksichtigt das Verkehrsmodell A 39 auch die zum Zeitpunkt seiner Erstellung bekannten und relevanten Entwicklungen, auch im Stadtgebiet von Lüneburg. Dies wird vor allem durch den mehrfach erfolgten Abgleich des Verkehrsmodell A 39 mit dem Verkehrsmodell der Stadt Lüneburg (Schubert Ingenieure, Hannover) gewährleistet. Die Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 hat als Grundlage die Verflechtungsprognose des BMVI aus dem Jahre 2014, die die zum Zeitpunkt ihrer Erstellung der Prognose für 2030 zu erwartenden Veränderungen, auch der Treibstoffpreise, berücksichtigt. Auch mögliche Verlagerungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Straße/Schiene/Luft/Wasser) werden in der Bundesprognose abgebildet und sind damit in der VU berücksichtigt.

Problem-NR	Problem	Antwort
05.01-21	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -21 Es werden nur die Verkehrsauswirkungen Richtung Süden / Osten betrachtet. Für eine umfängliche Betrachtung und ein aussagekräftiges Ergebnisse muss ein digitales Verkehrsmodell während der Bauzeit und der Endzustand erstellt werden. Auch die Verkehrsströme in Richtung Norden und Westen müssen darin enthalten sein, sonst sind die Auswirkungen nicht umfänglich beurteilbar.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 betrachtet die zu erwartende Verkehrsentwicklung in allen Richtungen, nicht nur in Richtung Süden/Osten. Das der VU A 39 zugrundeliegenden Verkehrsmodell (VM) Nordwestdeutschland gewährleistet dieses.</p> <p>Auch die verkehrlichen Wirkungen verschiedener Bauphasen (so wie nach derzeitigem Stand Verkehrsfreigaben einzelner Abschnitte zu erwarten sind) wurden mit dem VM A 39 ermittelt und in einer gesonderten Unterlage dem Vorhabenträger zur Verfügung gestellt. Sie ist nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage.</p>
05.01-22	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -22 Die Verkehrssimulation wird in Frage gestellt. Eine Abbildung der tatsächlichen Verkehrsströme ist zweifelhaft. So wird in der Verkehrsuntersuchung (Anhang 2a, S. 16f) 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 die A39 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, welcher in der Simulation in das Nebennetz B 216 in Fahrtrichtung Lüneburg eingespeist wird, mit 81 Fz/h (Verkehrsuntersuchung, Anhang 2 a, S.4; Tabellenwerte von 109 nach 112, 77 PKW und 4 LKW) für die Spitzenzeiten (!) vor</p>	<p>Der Einwand wird zurückgewiesen. Die der Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 für den Abschnitt 1 zugrunde liegende Mikrosimulation basiert auf Verkehrserhebungen und damit auf einer soliden Datenbasis. Die Simulation wurde für die Analyse 2012 geeicht und auch validiert, die Ergebnisse waren Grundlage für die Prognose 2030. Die vom Einwender angeführten Zweifel an den Spitzenstunden-Matrizen entbehren jeglicher Grundlage, da sie nicht belegt sind. Die für die Mikrosimulation angewandten Einstellungen und Parameter sind Ergebnis jahrelanger Erfahrungen und nicht aus Standard-Nachschlagewerken entnommen. Besonders im Bereich der Stadt Lüneburg ist durch das gesonderte Verkehrsmodell der Stadt (das laufend durch Schubert Ingenieure fortgeschrieben wird und in das Verkehrsmodell A 39 implementiert wurde) die Datenbasis sehr gut. Die pauschalen Zweifel an der Modellgüte sind damit unbegründet.</p> <p>Anmerkungen zu der genannten AS B 216: Die Tabelle 2.1 in Anhang 2a weist in der aktuellen Verkehrsuntersuchung (2015) für die Relation von 109 nach 112 genau 73 Pkw/h und 5 Lkw/h = 78 Kfz/h aus. Die scheinbar zu geringen Zahlen sind auch darin begründet, dass große Teile des Pendlerverkehrs (vor allem der zum Bahnhof) schon vor der eigentlichen Spitzenstunde, die in der Regel zwischen 8 und 9 Uhr liegt, das Straßennetz nutzen.</p> <p>Die geplante zusätzliche Anbindung des Gewerbegebiets Bilmer Berg („August-Wellenkamp-Straße“) ist in der aktuellen</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>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. An diesen beiden Knotenpunkten betragen nämlich die Verlustzeiten an jeweils einem Fahrstreifen über 50 Sekunden (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.</p>	<p>Verkehrsuntersuchung (2015) als Einspeisung 119 berücksichtigt. Der Nachweis des Knotens gemäß Anhang 5 der VU weist eine ausreichende Leistungsfähigkeit nach.</p>
05.01-23	<p>5.1 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Verkehrsprognose allgemein -23 Es wird ein digitales Verkehrsmodell gefordert, dass die Verkehrsströme während der Bauzeit und dem Endzustand aufzeigt. Hier sollen auch die Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden, bspw. Bardowick oder Stelle, aufgezeigt werden.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg gemäß Unterlage 21.1 der Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt bereits in ausreichendem Umfang die Auswirkungen des Neubaus der A39, 1.Abschnitt im Endzustand auch im nachgeordneten Netz und somit in den Gemeinden Bardowick und Stelle. Außerdem wurde durch den Vorhabenträger im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich.</p> <p>Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt.</p> <p>Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor.</p> <p>Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden.</p> <p>Hieraus ist somit auch nicht mit größeren Verkehrsumlagerungen während der Bauzeit auf das nachgeordnete Netz zu rechnen.</p> <p>Der Lärmzuwachs im Bestandsnetz ist in der Unterlage 17.1.4.1 untersucht und betrifft hierbei im Planfall 1 (A39, Abschnitt 1) nur das Stadtgebiet Lüneburg mit der L221 und der AS Bleckeder Landstraße sowie der Anbindung an die B216.</p>
05.02	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen	
05.02-00	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen -00 Das innerstädtische Verkehrsnetz wird durch den Bau der A 39 zusätzlich belastet werden. Die zusätzlichen Verkehre werden zu erhöhter Stauhäufigkeit und -länge und Unfallgefahren führen.	<p>Die Befürchtung des Einwenders kann nicht nachvollzogen werden. Durch den Bau der A 39 ergeben sich in weiten Teilen des Innenstadtbereichs nur marginale Belastungsveränderungen um +/- 200 Kfz/24h, die im Bereich der Modell- und Rundungsgenauigkeit liegen. Lediglich im Südosten kommt es durch die Neustrukturierung des Anschlusses B 4/B 216 zu etwas größeren Veränderungen (bis +800 Kfz/24h), die aber in der Regel weniger als 5 % der Gesamtbelastung ausmachen und damit kaum spürbar sind.</p>
05.02-01	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen -01 Es wird ein höheres Verkehrsaufkommen auf der Erbstorfer Landstraße durch Zubringerverkehre befürchtet.	<p>Im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße gibt es keine relevanten Veränderungen im Vergleich zum Bezugsfall ohne A 39. Sowohl westlich als auch östlich der Anschlussstelle liegen die Belastungsunterschiede im Rundungsbereich (+/-100 Kfz/24h).</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
05.02-02	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen -02 Durch den Bau der A39 wird es ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen in Bad Bevensen geben. Dadurch wird der Kurstatus der Stadt gefährdet.	Der Anteil des Durchgangsverkehrs in Bad Bevensen ist deutlich kleiner als der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr. Im Rahmen der VU A 39 werden für den Bezugsfall (ohne A 39) rund 18.000 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr und lediglich rund 4.000 Kfz/24h im Durchgangsverkehr ermittelt. Im Planfall mit A 39 bleibt der hohe Eigenverkehrsanteil von Bad Bevensen natürlich erhalten, der Durchgangsverkehr sinkt auf rund 3.000 Kfz/24h. Damit ergibt sich durch den Bau der A 39 eine eher positive Wirkung auf die Stadt Bad Bevensen. Lediglich die Routen, auf denen der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen seine Ziele in Bad Bevensen erreicht sind unterschiedlich. Auf den Zubringerstraßen zur A 39 nimmt der Verkehr eher zu, auf anderen Straßen eher ab. Eine dadurch bedingte Gefährdung des Kurstatus ist nicht zu erkennen.
05.02-03	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen -03 Der Verkehr auf der Bleckeder Landstraße wird zunehmen. Diese Erhöhung muss in der Prognose berücksichtigt werden.	Die sich künftig verändernden innerstädtischen Verkehrsaufkommen sind im Modell berücksichtigt. Da alle heutigen Anschlüsse des städtischen Netzes an die B 4 auch künftig als Anschlüsse an die A 39 erhalten bleiben, sind die zu erwartenden Veränderungen nur gering. Die Verkehrsuntersuchung A 39 weist Zunahmen auf der Bleckeder Landstraße durch die A 39 vom maximal 300 Kfz/24h aus, die im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen. Es handelt sich insofern um einen kaum bemerkbaren Unterschied.
05.02-04	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen -04 Durch die verkehrliche Belastung der Erbstorfer Landstraße wird eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder auf dem Weg zur Schule oder in den Kindergarten, aber auch für andere Fußgänger und Radfahrer gesehen. Bei einer Sperrung der Autobahn wird die Situation durch den Ausweich-/Umleitungsverkehr zusätzlich verschärft.	Die sich künftig verändernden innerstädtischen Verkehrsaufkommen sind im Modell berücksichtigt. Da alle heutigen Anschlüsse des städtischen Netzes an die B 4 auch künftig als Anschlüsse an die A 39 erhalten bleiben, sind die zu erwartenden Veränderungen nur gering. Die Verkehrsuntersuchung weist hier Veränderungen zwischen dem Planfall mit und dem Bezugsfall ohne A 39 von maximal 100 Kfz/24h aus, die im Bereich der Rundungsgenauigkeit liegen. Außerdem wurde durch den Vorhabenträger im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn.</p> <p>Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich.</p> <p>Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt.</p> <p>Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor.</p> <p>Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden.</p> <p>Hieraus ist nicht mit größeren Verkehrsumlagerungen während der Bauzeit auf das nachgeordnete Netz zu rechnen.</p> <p>Während der Bauzeit kann außerdem durch die zuständige Verkehrsbehörde ergänzend zusätzliche Sicherungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken angeordnet werden (Z.B. temporäre Fußgänger-LSA zur Sicherung von Schulwegen etc.).</p>
05.02-05	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen -05 Es wird ein höheres Verkehrsaufkommen auf der B 209 durch Zubringerverkehre befürchtet.	Die sich künftig verändernden innerstädtischen Verkehrsaufkommen sind im Modell berücksichtigt. Da alle heutigen Anschlüsse des städtischen Netzes an die B 4 auch künftig als Anschlüsse an die A 39 erhalten bleiben, sind die zu erwartenden Veränderungen nur gering. Die Verkehrsuntersuchung weist hier Veränderungen zwischen dem Planfall mit und dem Bezugsfall ohne A 39 von maximal 500 Kfz/24h aus. Bei Belastungen von über 17.000 Kfz/24h bis knapp 28.000 Kfz/24h liegen die Belastungserhöhungen im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Es handelt sich insofern um einen kaum bemerkbaren Unterschied.
05.02-06	5.2 Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung - Veränderung innerstädtischen Verkehrsaufkommen -01 Es wird darauf hingewiesen, dass es insbesondere zu den	Die vom Einwender angesprochenen Verkehrsbehinderungen in Spitzenzeiten gibt es schon heute und werden sich durch die A 39 nur sehr gering verändern. Im Vergleich zwischen dem Analysefall

Problem-NR	Problem	Antwort
	Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Verkehrsbehinderungen und Staulagen bis in den Ortsbereich von Bardowick kommt.	<p>(Verkehr 2012 im Netz 2012) und dem Planfall 8 (Fertigstellung der gesamten A 39 mit B 190n) ergeben sich auf der K 46 zwischen der A 39 und der Ortslage Bardowick / Einmündung Schwarzer Weg folgende Zahlen: Analyse 2012: 650 Lkw/24 h und 14.500 Kfz/24 h Planfall 8: 690 Lkw/24 h und 14.900 Kfz/24.</p> <p>Im Vergleich zwischen dem Bezugsfall (Realisierung aller Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs sowie der Maßnahmen des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht des BVWP 2030, <u>jedoch ohne A 39</u>) mit dem Planfall 8 (Fertigstellung der gesamten A 39 mit B 190n) ergeben sich folgende Zahlen: Bezugsfall 2030: 680 Lkw/24 h und 14.700 Kfz/24 h Planfall 8: 690 Lkw/24 h und 14.900 Kfz/24.</p>
06	6. Abschnittsbildung und Folgemaßnahmen	
06.00-01	<p>6. Abschnittsbildung und Folgemaßnahmen -01 Die Verkehrswirksamkeit der einzelnen Abschnitte der A 39 wird in Frage gestellt und gefordert, dass mit dem Bau der einzelnen Abschnitte erst begonnen werden dürfe, wenn alle einzelnen Abschnitte festgestellt sind. Der Abschnitt 1 darf erst planfestgestellt bzw. gebaut werden, wenn alle Unwägbarkeiten in den anderen Abschnitten gelöst wurden.</p>	<p>Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen stellt eine richterrechtlich anerkannte Ausprägung des fachplanerischen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planungsträger ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen können (vgl. BVerwG. Urt. v. 19.05.1998, 4 A9.97). Dementsprechend ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich zulässig. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei der Bildung von Planfeststellungsabschnitten zu prüfen, ob dem Gesamtvorhaben und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils". Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. u.a BVerwG Urt. v. 11.07.2011, 11 C 14.00). Die Abschnittsbildung setzt außerdem voraus, dass der jeweilige</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt (BVerwG, U.v. 10.10.2012 – 9 A 19/11 – juris Rn. 19).</p> <p>Der Vorhabenträger hat in Anwendung dieser Rechtsprechung die Gesamtmaßnahme in einzelne Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, die jeweils für sich betrachtet, selbständige und verkehrswirksame Abschnitte bilden. Für diese werden jeweils separate Genehmigungsverfahren durchgeführt. Auch die weiteren Planfeststellungsabschnitte befinden sich in der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren bzw. in der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Es bestehen aus Sicht des Vorhabenträgers keine unüberwindbaren Hindernisse, auch für die weiteren Planfeststellungsabschnitte einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss zu erwirken und damit die Genehmigung zum Bau der gesamten Trasse zu erhalten. Eine Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens findet sich in Unterlage 1 (Anlage). Vor diesem Hintergrund kann folglich nicht davon ausgegangen werden, dass lediglich der hier in Rede stehende Planfeststellungsabschnitt 1 baulich umgesetzt wird. Zudem wurde bereits für das Gesamtvorhaben das Raumordnungsverfahren mit der Landesplanerischen Feststellung vom 24.08.2007 abgeschlossen. Ebenfalls ist für das Gesamtvorhaben die Linienführung mit Beschluss vom 31.10.2008 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (neu: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)) gemäß § 16 Abs. 1 FStrG bestimmt worden. Die Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens wurde auch im Linienfindungsverfahren geprüft und nachgewiesen. Darüber hinaus ist die Finanzierung des Vorhabens durch die Aufnahme in den derzeit geltenden Investitionsrahmenplan gesichert. Es liegt zudem im Interesse des Vorhabenträgers die Planfeststellungsverfahren für alle Bauabschnitte sowie den Bau des Vorhabens zügig durchzuführen.</p> <p>Der Planungsabschnitt 1 stellt für sich einen verkehrswirksamen Abschnitt dar, der mit der Anschlussstelle B 216 an das</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>nachgeordnete Netz (hier B 216) angebunden ist. Die Reihenfolge der Realisierung der Bauabschnitte ist Bestandteil der Antragsunterlage. Sie werden nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.</p>
06.00-02	<p>6. Abschnittsbildung und Folgemaßnahmen -02 Das Abschnittsende stelle einen Zwangspunkt für den Trassenverlauf im 2. Planungsabschnitt mit Parallellage zum Elbe-Seiten-Kanal und den damit ausgelösten jagdlichen, landwirtschaftlichen und eigentumsrechtlichen Betroffenheiten dar; das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen werde zwangsläufig beeinträchtigt.</p>	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum andern ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamtvorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vor-handenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Be-reich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreuzungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der Anschluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln.

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p> <p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgegliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)- Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung- Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung- Variante 5 (Süd/West)- Variante 6 (Süd/Ost)

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II, - mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK, - mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg - sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage. <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen findet im Verlauf der A 39 nicht statt.</p> <p>Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p>
06.00-02.1	6. Abschnittsbildung und Folgemaßnahmen -02.1 Die Abschnittsbildung ist fehlerhaft. Durch das Ende des Abschnitt 1 an der AS B 216 werden Zwangspunkte für den Abschnitt 2 gesetzt. Dadurch wird insbesondere die Apfelallee mit ihrer Habitatfunktion für Fledermäuse unwiderruflich zerstört und bei einer Nichtfortführung der Autobahn zudem	Das gewählte Abschnittsende und die durchgeführten Variantenvergleiche ermöglichen eine Weiterführung der A39 entsprechend den Vorgaben der Linienbestimmung vom 31.08.2008 und der landesplanerischen Festlegung vom 24.08.2007. Es werden hierbei keine den Vorgaben der Linienbestimmung und landeplanerischen Festlegung widersprechende Zwangspunkte

Problem-NR	Problem	Antwort
	noch unnötig.	<p>geschaffen.</p> <p>Der Eingriff in die Apfelallee wird durch eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden unter Beibehaltung der Trassierungsparameter der AS B216 nördlich der geplanten Trasse der A39 vermieden. Die Vorhabenträgerin erarbeitet zurzeit eine entsprechende Planung.</p>
06.00-05	<p>6. Abschnittsbildung und Folgemaßnahmen</p> <p>-05 Es wird gefordert, dass die einzelnen Bauabschnitte erst dann gerichtsfest baureif gemacht werden, wenn für alle Abschnitte die Planfeststellung abgeschlossen wurde.</p>	<p>Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des allgemeinen Abwägungsgebots. Ihr liegt die Überlegung zu Grunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilabschnitten, insbesondere bei den linienförmigen Vorhaben verwirklicht werden kann. Im Straßenrecht müssen die gebildeten Teilabschnitte eine selbständige Verkehrsfunktion haben, um Gegenstand einer eigenständigen Planung zu sein. Dieses Erfordernis soll dem Entstehen von Planungstorsos entgegenwirken, die bei Abschnitten ohne allgemeine Verkehrswirksamkeit dann entstehen würden, wenn sich nach dem Bau mehrerer Abschnitte herausstellen sollte, dass das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein sich als nicht realisierbar erweist (BVerwG v. 05.06.1992, NVwZ 1992, 1093; BVerwG v. 02.11.1992 NVwZ 93, 887/889). Die Rechtsprechung lässt es im Straßenrecht überdies ausreichen, wenn der Planfeststellungsabschnitt selbst zwar kein verkehrsfunktionsfähiges Teilstück bildet, jedoch auf sonstige Weise gesichert ist, dass kein Planungstorso entsteht, etwa weil ein Lückenschluss sichergestellt ist (BVerwG, Urt. v. 07.03.1997, 4 C 10/96, Juris Rn. 30). Notfalls ist eine „Verklammerung“ von Abschnitten vorzunehmen.</p> <p>Der Planungsabschnitt 1 stellt für sich einen verkehrswirksamen Abschnitt dar, der mit der Anschlussstellen B 216 an das nachgeordnete Netz (hier B 216) angebunden ist. Die Reihenfolge der Realisierung der Bauabschnitte ist Bestandteil der Antragsunterlage. Sie werden nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.</p> <p>Die Ausführungsplanung („Baureife“) darf bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss begonnen werden. Da die Abschnitte für sich beschlossen werden, ist auch ein Bau unabhängig von den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		anderen Abschnitten möglich.
07	7. Konkurrierende Fachplanungen	
07.00-01	7. Konkurrierende Fachplanungen -01 Die Festlegungen des Dialogforums Schiene Nord wurden nicht berücksichtigt. Die optimierte Alpha-Trasse ist Bestandteil des BWVP 2030. Diese kollidiert mit dem Verlauf des 2. Abschnittes, für den der 1. Abschnitt einen Zwangspunkt setze. Die Schienen-Umfahrungen der Orte Deustch Evern, Jelmstorf oder Bad Bevensen müssten bereits im Abschnitt 2 berücksichtigt werden.	Das Argument bezieht sich auf die Planung des Abschnitt 2 und kann daher nicht im Rahmen dieses Verfahrens abgearbeitet werden. Das Projekt Alpha E ist Bestandteil des BWVP 2030 und liegt westlich des ESK zwischen Lüneburg und Uelzen. Die Trasse der A 39 liegt östlich des ESK. Daher ist aus Sicht des Vorhabensträgers keine Berücksichtigung notwendig. Zur Aufstellung des BVWP 2030 wurden alle Projekte betrachtet und bewertet, die Entscheidung über die Notwendigkeit der beiden Projekte Alpha-E und A 39 wurde auf Ebene des Bundes entschieden und muss daher im Rahmen der Genehmigungsplanung nicht erneut betrachtet werden.
07.00-02	Verschoben zu 03.02-03	
07.00-03	7. Konkurrierende Fachplanungen -03 Die Planungen zur A39 widersprechen den Zielen des Raumordnungsprogramms des Landkreises Uelzen bspw. Bezogen auf die "besondere Entwicklungsaufgabe Erholung" für die Orte Bienenbüttel, Bad Bevensen, Bad Bodenteich und Uelzen.	In dem Raumordnungsprogramm 2019 (Entwurf) des Landkreises Uelzen ist die Autobahntrasse enthalten und als Vorranggebiet Autobahn dargestellt. „Das aus dem Landes-Raumordnungsprogramm übernommene und als Vorranggebiet Autobahn und Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße zeichnerisch dargestellte Straßennetz ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Die vollständige bauliche Umsetzung der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg einschließlich der Querspange (B 190 n) von der B 4 bei Breitenhees bis zur A 14 soll zügig realisiert werden.“ [Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen Entwurf 2019] Daher ist aus Sicht des Vorhabensträgers kein Konflikt vorhanden.
07.00-05	7. Konkurrierende Fachplanungen -05 Das Gebiet, auf dem die Rast- bzw. PWC-Anlage geplant	Die Autobahn ist ebenfalls Teil des Raumordnungsprogrammes und wird als Vorranggebiet Autobahn bzw. „geplante Autobahn“

Problem-NR	Problem	Antwort
	ist, ist laut Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) vorrangig für Landwirtschaft und Erholung ausgewiesen. Die Planung der Anlage steht damit im Widerspruch zum RROP.	ausgewiesen. Die PWC-Anlage ist ein Nebenbetrieb der Autobahn und widerspricht daher nicht dem RROP. Der Standort der PWC-Anlage ist das Ergebnis einer abschnittsübergreifenden Untersuchung, die ein Standortkonzept der PWC-Anlagen über die gesamten 105 km der Autobahn aufgestellt hat. Der Standort der geplanten PWC-Anlage liegt im 2. Abschnitt der A39.
08	8. Kommunalhoheitliche Belange	
08.01	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes	
08.01-01	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -01 Die Entscheidung zur Verschwenkung der B 216 ist fehlerhaft. Das öffentliche Interesse des Bundes und der Stadt Lüneburg sind nicht korrekt abgewogen worden. Die Ausbreitung des Industriegebietes wurde über die gemeindlichen Interessen gestellt. Die geplante Trasse der B 216 wirkt sich nachteilig für die Gemeinde Barendorf aus. Zusätzlich ist diese Trassenführung teuer und verkehrlich nachteilhaft.	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum andern ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamt-vorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vor-handenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Be-reich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreuzungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der Anschluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen. - Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p> <p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1 (Nord/West) - Variante 2 (Nord/Ost) - Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung - Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung - Variante 5 (Süd/West) - Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II, - mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK, - mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg - sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage. <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Der Eingriff in die Apfelallee wird durch eine Verschiebung der B216</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>in Richtung Norden unter Beibehaltung der Trassierungsparameter der AS B216 nördlich der geplanten Trasse der A39 vermieden. Die Vorhabenträgerin erarbeitet zurzeit eine entsprechende Planung.</p> <p>Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p>
08.01-03	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -03 Wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens von und zur nächstgelegenen Anschlussstelle ist zwischen Altenmedingen und Bienenbüttel ein durchgängiger Rad- und Gehweg vorzusehen.</p>	<p>Das Argument bezieht sich auf die Planung des Abschnitts 2 und kann daher nicht im Rahmen dieses Verfahrens abgearbeitet werden. Für die Planung eines Radweges zwischen den Ortschaften sind die Gemeinden zuständig.</p>
08.01-04	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -04 Den Planungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, wie die Infrastruktur einer möglichen Rastanlage aufgebaut sein würde. Insofern kann die Gemeinde Bienenbüttel nicht ermessen, welche Anforderungen an die Gemeinde sich hieraus ergeben würden. Vor einer Planfeststellung sollte eine detaillierte Planung der für den Betrieb einer möglichen Tank- und Rastanlage notwendigen Infrastruktur vorgelegt werden.</p>	<p>Das Argument bezieht sich auf die Planung des Abschnitt 2 und kann daher nicht im Rahmen dieses Verfahrens abgearbeitet werden. Zur Information: In den Lageplänen des Abschnitt 2 sind die Wege und Anordnung der Parkstände etc. eingetragen. Für den Betrieb der PWC-Anlagen wird die Zufahrt über die Autobahn genutzt. Es handelt sich bei den PWC-Anlagen lediglich um eine Anlage mit Pkw- und Lkw- Stellplätzen sowie einem WC-Häuschen. Ein deutlich erhöhter Verkehr in der Gemeinde Bienenbüttel, durch den Betrieb dieser Anlage ist nicht ersichtlich.</p>
08.01-05	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -05 Dieses abschnittsübergreifende Vorgehen ist Abwägungsfehlerhaft, weil allein die gemeindlichen Interessen der Stadt Lüneburg im Planungsverfahren Berücksichtigung finden, die sich dem Trassenverlauf folgend allerdings alle weitestgehend auf ein Gebiet beziehen, welches wiederum dem zweiten Planungsabschnitt zuzurechnen ist (Hafenerweiterung, Erweiterung des Gewerbegebiets Bilmer Berg II; siehe Variantenmatrix). Werden die gemeindlichen Interessen der Stadt Lüneburg bei der Abwägung des an den ersten Abschnitts anschließenden Trassenverlaufs der BAB 39 in gleicher Form erneut berücksichtigt, wäre zudem die</p>	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum anderen ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen.

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>Abwägung der Gemeindeinteressen auch im zweiten Planungsabschnitt fehlerhaft, da bei diesem Vorgehen die Interessen der Stadt Lüneburg doppelt berücksichtigt werden und damit rein verfahrenstechnisch höher gewichtet werden würden.</p> <p>Wir fordern den Planungsträger aus diesen Gründen auf, die Abschnittsbildung zwischen dem ersten und zweiten Planungsabschnitt so zu verändern, dass die Abwägung gemeindlicher Interessen im ersten und anschließenden zweiten Abschnitt abwägungsfehlerfrei erfolgen kann und nicht rein verfahrenstechnisch die Interessen der Stadt Lüneburg bei der Trassenfestlegung höher gewichtet werden.</p>	<p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamtvorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vorhandenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Be-reich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Län-ge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreu-zungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der An-schluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgedgliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)- Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung- Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung- Variante 5 (Süd/West)- Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none">- mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II,- mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK,- mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>- sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage.</p> <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Die Einwände der Gemeinde Barendorf beziehen sich auf vermeintliche Beeinträchtigungen, die erst durch den 2. Planungsabschnitt hervorgerufen werden könnten. Gegenstand des 1. Planungsabschnitts ist der Bauabschnitt von Bau km 1 + 000.000 bis Bau km 8 + 700.000. Das Bauende liegt im Stadtgebiet von Lüneburg.</p> <p>Etwaige Beeinträchtigungen der Planungshoheit der Gemeinde Barendorf könnten erst durch den 2. Planungsabschnitt verursacht werden, da die geplante Trasse in diesem Abschnitt westlich von Barendorf verläuft. Infolgedessen fehlt der Gemeinde Barendorf die erforderliche Einwendungsbefugnis für Planungsabschnitt 1. Die Trassierung der A 39 im Planungsabschnitt 1 stellt auch keinen Zwangspunkt für die Folgeabschnitte dar, der eine Einwendungsbefugnis begründen könnte. Abgesehen davon wird die Selbstverwaltungsgarantie und Planungshoheit der Gemeinde Barendorf durch das geplante Vorhaben nicht verletzt. Konkrete kommunale Planungsabsichten für Wohn- oder sonstige Bebauung werden von der Gemeinde nicht konkret dargelegt und sind auch sonst nicht ersichtlich.</p> <p>Fehlt es an einer beachtlichen konkretisierten Planung, so kann durch ein geplantes Vorhaben nur dann in die Planungshoheit einer Gemeinde eingegriffen werden, wenn die Realisierung des Vorhabens der Gemeinde tatsächlich jede Entwicklungschance nähme und ihr gewissermaßen ihr eigenes Gemeindegebiet für jede denkbare Planung entzöge. Auch dies ist vorliegend nicht der Fall. Nach Realisierung der geplanten A 39 bestehen noch ausreichend Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinde. Weder gehen wesentliche Flächen (Bauland) verloren, noch wird dieser Bereich einer derart hohen Schallbelastung ausgesetzt sein, dass</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>eine entsprechende Beplanung unmöglich würde.</p> <p>Wenn die Trassierung im Planungsabschnitt 1 einen Zwangspunkt für die Folgeabschnitte in dem Sinne darstellen würde, dass der geplante Trassenverlauf 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. 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, Ur. v. 24.05.1996, 4 A 16.95; BVerwG, Ur. 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</p> <p>(stRspr, z.B. BVerwG, Beschl. v. 05.11.2002, 9 VR 14.02, juris Rn. 6; BVerwG, Ur. v. 16.12.1988, 4 C 40.86 - BVerwGE 81, 95, 106; BVerwG, Ur. v. 27.03.1992, 7 C 18.91 - BVerwGE 90, 96, 100). Eine hinreichend verfestigte Bauleitplanung liegt erst dann vor, wenn bereits das Anhörungsverfahren nach §§ 3, 4 BauGB stattgefunden hat (BVerwG, Ur. v. 27.08.1997, 11 A 18.96). Derartige konkrete Planungen der Gemeinde Barendorf sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.</p>
08.01-06	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes	Der Landschaftsrahmenplan des Landkreises Lüneburg berücksichtigt in der aktuellen Fassung die Planungen zur A 39 im

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>-06 Es wird darauf hingewiesen, dass die Fortschreibung des Landschaftsrahmenplans des Landkreis Lüneburgs 2015 zu beachten sei.</p>	<p>Abschnitt 1 und 2. Ein Konflikt mit den Zielen des Landschaftsrahmenplanes und den Planungen zur A 39 ist daher nicht gegeben. Im Rahmen der Maßnahmenplanung zum Abschnitt 1 der A 39 wurden die Ziele des Landschaftsrahmenplans des Landkreises ebenfalls berücksichtigt.</p>
<p>08.01-07.0</p>	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -07 Die Planung berührt in unangemessener Weise das durch Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz (GG) verfassungsrechtlich geschützte Recht auf Selbstverwaltung und ihre Planungshoheit. Die Belange des Städtebaus, wie Bebauungspläne und Flächennutzungspläne, sowie Belange des Ortsbildes müssen in die Abwägung einbezogen und mit den betroffenen Gemeinden abgestimmt werden.</p>	<p>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). 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). Die vorliegenden städtebaulichen Belange sowie die der Bauleitplanung wurden entsprechend in die Abwägung eingestellt.</p>
<p>08.01-07.1</p>	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -07.1 Durch die Planungen des Abschnitt 1 werden, den Gemeinden aus dem Abschnitt 2, das durch Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz (GG) verfassungsrechtlich geschützte Recht auf Selbstverwaltung und ihre Planungshoheit, in unangemessener Weise berührt.</p>	<p>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). Eine hinreichend verfestigte Bauleitplanung liegt erst dann vor, wenn bereits das Anhörungsverfahren nach §§ 3, 4 BauGB stattgefunden</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		hat (BVerwG, Urt. v. 27.08.1997, 11 A 18.96). Derartige konkrete Planungen der Samtgemeinde Ostheide sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.
08.01-08	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -08 Durch die sog. Optimierte Südvariante würde insbesondere der Gemeinde Barendorf die zukünftige Entwicklung einer attraktiven und lebenswerten Wohnbebauung in Richtung Westen unmöglich gemacht. Eine Wohnbebauung in andere Himmelsrichtungen scheidet aus diversen Gründen aus. Die Wohnqualität im Neubaugebiet "Am Stadtkamp"- würde zudem erheblich beeinträchtigt und dadurch die Planung der Gemeinde im Nachhinein konterkariert werden. Das gleiche gilt für die Gemeinde Wendisch Evern, für die eine zukünftige Entwicklung in östliche Richtung nicht mehr nutzbar ist.	<p>Hinsichtlich der vermeintlichen Beeinträchtigung des Neubaugebiets „Am Stadtkamp“ sowie des Naherholungsgebiets im Bereich des Elbe-Seiten-Kanals fehlt der Gemeinde Barendorf mangels Betroffenheit durch Planungsabschnitt 1 die erforderliche Einwendungsbefugnis. Darüber hinaus sind diesbezüglich keine eigenen Rechte oder Belange der Gemeinde betroffen, die eine Einwendungsbefugnis begründen könnten. Eine Gemeinde ist nicht Sachwalterin der Allgemeinheit oder ihrer Bürger.</p> <p>Die Planung und Errichtung des Neubaugebiets „Am Stadtkamp“ ist nach Angaben der Gemeinde abgeschlossen. Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit ist damit ausgeschlossen. Etwaige Beeinträchtigungen könnten allein durch die Anwohner des Neubaugebiets vorgetragen werden.</p> <p>Der Elbe-Seiten Kanal begrenzt bereits die östliche Ausbreitung der Gemeinde Wendisch Evern. Die Autobahnplanung beeinträchtigt deshalb nicht die zukünftige Entwicklung.</p>
08.01-08.1	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -08.1 Durch die Festlegung der Anschlussstelle B 216 im Planungsabschnitt I wird die weitere Trassenführung im Samtgemeindegebiet vorgegeben. Die sogenannten Nordvarianten scheiden aus Ihren Planungen ebenso aus, wie die sog. Linienbestimmungsvariante. Zugleich wird durch die sog. optimierte Südvariante, der in Ihren Planungen 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, sodass die Samtgemeinde Ostheide als Betroffene zur Erhebung von Einwendungen und, soweit erforderlich, auch zur Klageerhebung bereits betreffend den Abschnitt I berechtigt ist.	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum anderen ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamtvorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann. Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vorhandenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Be-reich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Län-ge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreuzungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der An-schluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)- Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung- Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung- Variante 5 (Süd/West)- Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none">- mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II,- mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK,- mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>- sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage.</p> <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Die Einwände der Samtemeinde Ostheide beziehen sich auf vermeintliche Beeinträchtigungen, die erst durch den 2. Planungsabschnitt hervorgerufen werden könnten. Gegenstand des 1. Planungsabschnitts ist der Bauabschnitt von Bau km 1 + 000.000 bis Bau km 8 + 700.000. Das Bauende liegt im Stadtgebiet von Lüneburg.</p> <p>Etwaige Beeinträchtigungen der Planungshoheit der Samtgemeinde Ostheide könnten erst durch den 2. Planungsabschnitt verursacht werden, da die geplante Trasse in diesem Abschnitt außerhalb des Gemeindegebietes verläuft. Infolgedessen fehlt der Samtgemeinde Ostheide die erforderliche Einwendungsbefugnis für Planungsabschnitt 1. Die Trassierung der A 39 im Planungsabschnitt 1 stellt auch keinen Zwangspunkt für die Folgeabschnitte dar, der eine Einwendungsbefugnis begründen könnte. Abgesehen davon wird die Selbstverwaltungsgarantie und Planungshoheit der Samtgemeinde Ostheide durch das geplante Vorhaben nicht verletzt. Konkrete kommunale Planungsabsichten für Wohn- oder sonstige Bebauung werden von der Gemeinde nicht konkret dargelegt und sind auch sonst nicht ersichtlich.</p> <p>Fehlt es an einer beachtlichen konkretisierten Planung, so kann durch ein geplantes Vorhaben nur dann in die Planungshoheit einer Gemeinde eingegriffen werden, wenn die Realisierung des Vorhabens der Gemeinde tatsächlich jede Entwicklungschance nähme und ihr gewissermaßen ihr eigenes Gemeindegebiet für jede denkbare Planung entzöge. Auch dies ist vorliegend nicht der Fall. Nach Realisierung der geplanten A 39 bestehen noch ausreichend Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinde. Weder gehen wesentliche Flächen (Bauland) verloren, noch wird dieser Bereich einer derart hohen Schallbelastung ausgesetzt sein, dass</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>eine entsprechende Beplanung unmöglich würde.</p> <p>Wenn die Trassierung im Planungsabschnitt 1 einen Zwangspunkt für die Folgeabschnitte in dem Sinne darstellen würde, dass der geplante Trassenverlauf 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. 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 Samtgemeinde Ostheide ist bereits nicht als Grundstückseigentümer von Planungsabschnitt 2 betroffen. 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</p> <p>(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). 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 Samtgemeinde Ostheide sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.
08.01-09	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes</p> <p>-09 Der geplante Trassenverlauf sieht unterschiedliche Anschlussstellen der A39 an die B4 und die B216 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. In der Folge werden die Verkehrsteilnehmer insbesondere in der Bauphase vermehrt ab dem Kreisel in Barendorf die K 40 nutzen, um nach Lüneburg zu kommen. Das bedeutet für die K 40 eine Zunahme des Umgehungsverkehrs, wodurch wiederum Wendisch Evern belastet würde.</p>	<p>Die Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2030 auf dem nachgeordneten Netz sinkt durch den Bau der A 39 gegenüber dem Bezugsfall (ohne A 39 aber mit allen Vorhaben, deren Realisierung bis zum Jahr 2030 zu erwarten ist) maßgeblich. So sind auf der B 216 im Bereich der Ortslage Barendorf deutlich reduzierte Belastungen (um bis zu -5.300 Kfz/24h westlich Barendorf) zu erwarten. Für die K 28 südlich Barendorf wird ein Absinken um - 2.400 Kfz/24h, für die K 40 in/aus Richtung Wendisch Evern von -200 Kfz/24h prognostiziert.</p> <p>Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage.</p> <p>Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn.</p> <p>Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich.</p> <p>Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt.</p> <p>Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor.</p> <p>Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden.</p> <p>Während der Bauphase können somit Verkehrsverlagerungen auf</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		umliegende Ortslagen nicht vollständig vermieden werden. Die Auswirkungen und die Dauer der Einschränkungen sind jedoch auf ein Mindestmaß reduziert.
08.01-10	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -10 Die Hansestadt Lüneburg befürchtet im Bereich der Verknüpfung der A39 mit der B216 eine Verkehrszunahme an der Anschlussstelle "Kaltenmoor" im Verlauf der B4. Der Anschlussknoten sollte daher in der Verkehrsuntersuchung aufgenommen werden.	Durch die deutliche Entlastung der B 4 im Bereich der Anschlussstelle (AS) Kaltenmoor um bis zu 8.700 Kfz/24h wird sich die Situation eher verbessern, auch wenn die Konrad-Adenauer-Straße im Planfall mit A 39 etwas mehr Verkehr haben wird als im Bezugsfall ohne A 39 (Zunahme im Nahbereich der AS um bis zu +800 Kfz/24h). Vertiefende Betrachtungen im Rahmen der VU sind daher aus Sicht des Vorhabenträgers nicht notwendig.
08.01-11.1	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -11.1 Der Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße südlich der Anschlussstelle B209 soll in die Verkehrsuntersuchung einbezogen werden.	Die für diesen Knoten zu erwartenden Belastungsveränderungen durch den Bau der A 39 liegen mit maximal +/-100 Kfz/24h im Bereich der Rundungsgenauigkeit. Vertiefende Betrachtungen im Rahmen der VU sind daher aus Sicht des Vorhabenträgers nicht notwendig.
08.01-11.2	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -11.2 Um die Verkehrsqualität auf der Autobahnanbindung gewährleisten zu können, sollte die Einfädelspur von der Bockelmannstraße bis zum Geradeausfahrstreifen der Anschlussstelle durchgeführt werden.	Die Verkehrsuntersuchung hat in der Anlage 2 „Anschlussstellenkonzept“ den Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße untersucht und seine Leistungsfähigkeit nachgewiesen (Qualitätsstufe D). Ob der Vorschlag einer zusätzlichen Einfädelspur (oder anderer Maßnahmen) zur Verbesserung der dortigen Verkehrssituation führt, müsste im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (Stadt Lüneburg) festgelegt werden. Ein Bedarf durch die Autobahnplanung wird an dieser Stelle nicht ausgelöst.
08.01-11.3	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -11.3 Die Signalisierung des Rechtsabbiegers an der östlichen Anschlussrampe B 209 kann zu Rückstaus auf der B4 führen. Es wird eine weiterhin "freie" Führung vorgeschlagen.	In der Unterlage 21.1 Anhang 5 der Planfeststellungsunterlagen wird die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte für das Prognosejahr 2030 berechnet und entsprechend bewertet. Die beiden Teilknotenpunkte der AS B209 sind unsignalisiert hiernach nicht ausreichend leistungsfähig. Durch die Signalisierung sind beide Teilknotenpunkte ausreichend leistungsfähig. Der Vorhabenträger nimmt den Hinweis weiterhin zur Kenntnis und prüft, ob eine Berücksichtigung in den weiteren Planungsphasen möglich ist. Hierfür werden die Möglichkeiten der Verkehrsführungen (Markierungen, Beschilderungen etc.) untersucht.

Problem-NR	Problem	Antwort
08.01-11.4	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -11.4 Für die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr soll der nicht motorisierte Verkehr gegenüber den Rechtsabbiegern auf die jeweilige Auffahrrampe bevorrechtigt und dies mit Blinklichtern gesichert werden. Darüber hinaus wird gefordert, dass der Rad- und Gehweg an der B209 in Richtung Lüneburg (aus Adendorf kommend) auf 2,5 m verbreitert werden, da auf diesem Weg Beidrichtungsverkehr stattfindet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die detaillierte Planung der Lichtsignalanlagen erfolgt mit der Ausführungsplanung. Die Rad- Gehwege entlang der B 209 werden nur in den Bereichen, in denen ein Umbau der Anschlussstellenrampen erfolgt, neu hergestellt. (Nord-Ost-Quadrant, Süd-West-Quadrant). Die Wiederherstellung erfolgt wie im Bestand in einer Breite von 2,0 m. Eine Verbreiterung auf 2,50 m ist im Querungsbereich möglich. Die Umsetzung wird im Zuge der weiteren Planung geprüft. Der weitere Ausbau der Rad- Gehwege entlang der B 209 obliegt dem zuständigen Straßenbaulastträger.
08.01-11.5	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -11.5 Die bestehende Unterhaltungs- und Instandsetzungsvereinbarung zw. Vorhabensträger und Hanstestadt ist einvernehmlich anzupassen.	Es besteht zwischen dem Vorhabenträger und der Hansestadt Lüneburg eine Vereinbarung welche im Jahr 1993 geschlossen worden ist. Inhaltlich wird hier die Unterhaltung und Instandsetzung eines Streckenabschnitts der B 209 (km 2,638 bis km 3,120) behandelt. Die letzte Änderung bzw. Anpassung der Vereinbarung erfolgte zum 1. Januar 2005. Der Vorhabensträger stimmt einer Anpassung der Inhalte der geltenden Vereinbarung, welche durch den Bau der A 39 erforderliche werden, zu. Die erforderlichen Abstimmungen zwischen der Hansestadt Lüneburg und dem Vorhabensträger werden zu gegebenen Zeitpunkt erfolgen.
08.01-12	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -12. Kreisverkehr an der AS Bleckeder Landstraße Ziffer 4.5.2.4 des Erläuterungsberichts betrifft den Ausbau der Anschlussstelle Bleckeder Landstraße (vgl. auch Unterlage 5, Blatt Nr.6), in deren Bereich sich der vorhandene Kreisverkehrsplatz an der Bleckeder Landstraße/Stadtkoppel befindet. Die Verkehrsuntersuchung ist überarbeitet worden. In der Leistungsfähigkeitsberechnung wurden nun 364 Kfz angesetzt, die Qualitätsstufe wird mit B angegeben. Die in diesem Zusammenhang ggf. notwendigen Folgemaßnahmen bedingt durch evtl. Ausweichverkehre infolge Havarie sind, da letztlich kausal bedingt durch die	Wie der Einwender erläutert, ist mit Qualitätsstufe B die Leistungsfähigkeit des Kreisels nachgewiesen. Es gibt hohe Leistungsreserven, Folgemaßnahmen sind damit nicht notwendig. Die Bemessung der Verkehrsanlagen erfolgt nicht für den Havarie- bzw. Störfall. Ein gesondertes Umleitungskonzept, welches derzeit in Bearbeitung ist, befasst sich mit weiträumigen Umleitungen westlich um Lüneburg herum.

Problem-NR	Problem	Antwort
	Maßnahme A 39, dem Vorhabensträger aufzugeben.	
08.01-13	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes</p> <p>-13 Im Bereich "Bilmer Berg" werden Flächen als Ausgleichsflächen in Anspruch genommen, für welche die Hansestadt Lüneburg seit dem Jahr 2002 konkrete Planungsabsichten hat.</p> <p>Es handelt sich noch um folgende Flächen, welche die Hansestadt Lüneburg unbedingt für die Entwicklung von Gewerbegebieten benötigt und deren Inanspruchnahme daher widersprochen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.14.01 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/373). Hier stellt sich die Frage, ob nicht durch eine entsprechende technische Lösung eine dauerhafte Inanspruchnahme der Fläche entfallen kann. - Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.15.04 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/35). Die Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Sie soll, wenn auch mit kleinerer Fläche, als Ausgleichsfläche genutzt werden. Beschränkungen in der Bewirtschaftung der verbleibenden Forstfläche wären die Folge, die ausgeglichen werden müssten, wenn es bei der Inanspruchnahme der Fläche bliebe. Da die Fläche zudem – zusammen mit den zu entsiegelnden Flächen der B 216 – dringend zur Erweiterung des Gewerbegebiets Hafen (Gebr. Heyn-Straße) benötigt wird, widerspricht die Hansestadt Lüneburg ihrer Inanspruchnahme. - Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.17.04 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/36). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Sie ist in einem Teilbereich von 3234 m² für die Verlegung einer Leitung vorgesehen. Sind zu der Leitung zusätzliche Schutzabstände einzuhalten? Die dauerhaft beschränkte Fläche hat der Vorhabensträger von der Hansestadt Lüneburg zu erwerben. 	<p>Bei den Flächen die die Hansestadt Lüneburg aufzählt, handelt es sich größtenteils um dauernd zu beschränkende Flächen aufgrund von Leitungsverlegung, diese liegen direkt an der Autobahn und sind zu erwerbenden Flächen. Eine Nutzung dieser genannten Flächen für Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg ist ausgeschlossen und beschränkt eine Flächennutzung daher nicht.</p> <p>Zu 8.14.01- Es handelt sich hier um einen Streifen von rund 140m² der für die Umverlegung der L 221 erworben wird. Eine andere Lösung an dieser Stelle mit Stützwänden etc. wäre im Vergleich zu dem geringen Eingriff unverhältnismäßig. Der restliche Streifen ist nur temporär für das Baufeld zu beanspruchen und wird danach wieder rekultiviert.</p> <p>Zu 8.15.04 – Diese Fläche wird teilweise für die Umverlegung von Leitung und die Anlage von Ruderalfluren beschränkt und auf der Restfläche ein Waldrand angelegt. Sofern die Stadt hier „konkrete Planungsabsichten“ nachweisen kann, ist es möglich in diesem Bereich eine Umplanung vorzunehmen.</p> <p>Zu 8.17.04 – Für diese Fläche ist eine dauerhafte Beschränkung vorgesehen, da hier Leitungen umverlegt werden und Gehölzstrukturen bzw. ein Waldrand angelegt werden. Über einen Erwerb der Flächen muss bei Grunderwerbsverhandlungen diskutiert werden.</p> <p>Zu 8.07.01 – Auf diesen Flächen werden Leitungen trassennah umverlegt. Bei der Ausgleichsfläche handelt es sich um die Anlage von Gehölzstrukturen auf Bauflächen. Ziel ist hier eine Wiederherstellung von temporär beanspruchten Gehölzflächen. Über den Erwerb der Restflächen muss bei Grunderwerbsverhandlungen diskutiert werden.</p> <p>Bei der Fläche zu Ziffer 9.02.03 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 30/6) handelt es sich um eine vorgezogene Ausgleichsfläche zur Kompensation der Eingriffe durch die Anschlussstelle B216 in die sogenannte Apfelallee. Um hier eine durchgängige Flugroute für betroffene Fledermausarten, die die Apfelallee aktuell als Flugroute nutzen, zu gewährleisten, ist eine Umplanung aus</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.07.01 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/409). Diese Fläche steht im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Hansestadt Lüneburg widerspricht der Inanspruchnahme dieser Fläche als Ausgleichsfläche. Sollte dieser Forderung nicht entsprochen werden, wäre der Vorhabensträger zu verpflichten, das gesamte Flurstück zu erwerben, da die Restfläche nicht mehr wirtschaftlich zu nutzen ist.</p> <p>- Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 9.02.03 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 30/6). Diese Teilfläche von knapp 1 ha ist entgegen 2012 nun als Ausgleichsfläche vorgesehen. Die Fläche steht nicht in städtischem Eigentum. Ihre Inanspruchnahme als Ausgleichsfläche beeinträchtigt gleichwohl die Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für ein Gewerbegebiet.</p>	<p>artenschutzrechtlicher Sicht nicht möglich.</p> <p>Der Vorhabensträgerin liegen im Übrigen keine konkreten Planungen bzw. Flächenabgrenzungen oder Bebauungspläne für den Bilmer Berg vor. Daher ist eine konkrete Umplanung der Flächen nicht möglich. Die „konkreten Planungsabsichten“ wurden seit 2002 nicht weiterverfolgt, daher sind die Forderungen nicht gerechtfertigt. Sobald die Hansestadt eine konkrete Planung der Flächen vorlegen kann und diese mit dem Vorhabensträger der Autobahn abstimmt, können in diesem Bereich ggf. Anpassungen der Flächen vorgenommen werden.</p>
08.01-14	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes</p> <p>-14 Die Hansestadt Lüneburg ist bereit die im Zuge des Rückbaus der B216 frei werdenden Flächen sowie die Anschlussstelle B216/L221 in ihr Eigentum zu übernehmen, sofern alle Versorgungsleitungen entfernt werden.</p>	<p>Die freiwerdenden Flächen im Bereich der Anschlussstelle B 216 und L 221 werden entsiegelt. Weitergehende Maßnahmen sind im Bereich der rückzubauenden B 216 sowie der L 221 nicht vorgesehen.</p> <p>Soweit Regelungen zum Leitungsrückbau in den Vereinbarungen mit den Leitungsträgern nicht vorhanden sind, erfolgt eine Klärung im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen.</p>
08.01-15	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes</p> <p>-15 Die Hansestadt Lüneburg bittet die von ihr befürwortete Variante zur Anschließung der Otto-Brenner-Straße in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Verlängerung der Otto-Brenner-Straße und damit verbunden die direkte Anbindung an die B 216 ist nicht Gegenstand der Planung zur A 39 und obliegt somit nicht dem Vorhabensträger. Die Entwicklung und Optimierung der Verkehrswege in den bestehenden Gewerbegebieten obliegt der Hansestadt Lüneburg.</p>
08.01-16	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes</p> <p>-16 Der Inanspruchnahme von in Bebauungsplänen vorgesehenen Ausgleichsflächen wird widersprochen.</p> <p>Im Einzelnen handelt es sich um folgende Flächen, welche nach den Planungsunterlagen in Anspruch genommen werden</p>	<p>Die hier genannten Flächen sind alle durch die Trasse oder Baufelder betroffen und somit für die Umsetzung der Maßnahmen unabdingbar. Die Beanspruchung von rechtskräftig festgesetzten bzw. von ausreichend verfestigten Planungen von Ausgleichsflächen nach dem BauGB ist bei der Bemessung des Kompensationsumfanges zu berücksichtigen.</p> <p>Im Rahmen der Biotoptypenkartierung sind die Flächen entsprechend</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 4.08.01, 4.08.02, 4.08.03 (Gemarkung 1516, Flur 40, Flurstück 29/8). Diese Flächen sind in dem am 17. November 2006 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 126 „Ehemalige Keulahütte“ als Ausgleichsflächen festgesetzt und bereits hergestellt. Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer Nr. 5.40.01, 5.40.02 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 272/15), zu Ziffer 5.41.01, 5.41.02 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 17/2) und zu Ziffer Nr. 5.43.01, 5.43.02 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 29/109). Die Flurstücke sind im Flurstück 137/205 aufgegangen und im Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffenpark“, 2. Änderung, nicht als Ausgleichsflächen vorgesehen. Der Satzungsbeschluss wird für Ende 2017/Anfang 2018 erwartet. - Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.10.01, 8.10.02, 8.10.03 (Gemarkung 1516, Flur 57, Flurstück 9/65). Diese Flächen sind in dem am 12. Dezember 2002 rechtsverbindlich gewordenen Bebauungsplan Nr. 103/I „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“, 1. Änderung, als Ausgleichsflächen festgesetzt und bereits hergestellt. - Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 8.07.01, 8.07.02, 8.07.03 (Gemarkung 1516, Flur 47, Flurstück 4/409). Diese Flächen sind in dem Bebauungsplan Nr. 103 „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“ als Schutzgrün zur Abgrenzung der B 216 gegenüber dem Gewerbegebiet festgesetzt. - Fläche im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) zu Ziffer 5.48.01, 5.48.02, 5.48.03 (Gemarkung 1516, Flur 42, Flurstück 29/112). Diese Flächen sind im Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffenpark“ als Ausgleichsflächen festgesetzt. Sie wurden bereits entsiegelt und stehen daher für die Maßnahme 	<p>ihrer Wertigkeit aufgenommen und in die Bilanzierung entsprechend eingegangen. Temporär beanspruchte Flächen werden nach Abschluss der Bautätigkeit gemäß der gegebenen Bestandssituation wiederhergestellt. Soweit die aufgeführten Flächen als solche festgesetzt sind bzw. werden sollen, werden Regelungen in Bezug auf eine Kostenersatzregelung getroffen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Nr. 4.6 A, Unterlage 9, nicht mehr zur Verfügung. Die vorstehend genannten, in Bebauungsplänen als Ausgleichsflächen festgesetzten Flächen, müssen, werden sie für das Vorhaben in Anspruch genommen, kompensiert werden. Die Planung beeinträchtigt damit verfestigte Planungen der Hansestadt Lüneburg, was in der Abwägung als privater Belang gemäß § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen ist. Wird der Hansestadt Lüneburg als Ergebnis der Abwägung die Beeinträchtigung der zuvor beschriebenen gemeindlichen Planungen auferlegt, sind die daraus resultierenden Entschädigungspflichten auch in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen (vgl. Dünchheim, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 19 Rn. 4). Ferner sind der Hansestadt Lüneburg die Kosten zu ersetzen, die ihr infolge einer Fachplanung für die Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bebauungsplans entstehen. Da die Festsetzung von Ausgleichsflächen in Bebauungsplänen gegenüber dem insofern betroffenen Eigentümer in der Regel eine Entschädigungspflicht der planenden Gemeinde nach § 40 BauGB begründet, kann die Hansestadt Lüneburg auch diese Kosten vom Fachplanungsträger ersetzt verlangen. Auch insofern bedarf es einer Kostenersatzregelung im Planfeststellungsbeschluss.</p>	
08.01-17	<p>8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -17 Erscheint die Vorgehensweise im Falle einer linearen Strecke zumindest zweifelhaft, so stellt sie im Verflechtungsbereich mit anderen Autobahnstrecken ein aus Sicht der Gemeinde untaugliches Mittel dar, da die tatsächliche Situation nur unzureichend abgebildet wird. So bleibt der Verkehr auf den zulaufenden Strecken bei der Bewertung außer Betracht, da nur die Erhöhung des Zulaufes aus der A 39 als maßgeblich erfasst wird. Bedingt durch die immense Verkehrsdichte auf den hier zusammen laufenden Autobahnen 1 und 7 müsste hier vielmehr eine Gesamtschau der Lärmsituation unter Einbeziehung der Verkehrswerte auf</p>	<p>Ziel der ergänzenden schalltechnischen Untersuchungen zum Bestandnetz in diesem Planfeststellungsverfahren ist nur die Beurteilung der veränderten Lärmsituation aus der vorliegenden Planung zur A 39.</p> <p>Nach der Umgebungslärmrichtlinie muss es Lärmkarten geben, die Auskunft über die Lärmsituation entlang der Hauptverkehrsstraßen geben, so dass die Gemeinden mit diesen vorliegenden Erkenntnissen und dem vorhabenbedingten Lärmbeitrag hinreichend abschätzen kann, ob und inwieweit der Zusatzbeitrag Anstoß gibt, eine ggfls. prekäre Gesamtsituation im Verfahren geltend zu machen oder in der eigenen Lärminderungsplanung zu bewältigen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	diesen Autobahnen erfolgen. Blicke diese Sicht außen vor, hätte die Gemeinde keine Möglichkeit, einen Einfluss auf die prekäre Gesamtsituation geltend zu machen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der für die Gemeinde maßgeblichen Planungshoheit von grundsätzlicher Bedeutung und erscheint im Hinblick auf die sog. "Frankenschnellweg-Entscheidung" des BVerwG als zwingend. Ich bitte daher, die schalltechnische Untersuchung in diesem Punkt nachzubessern.	
08.01-18	8.1 Kommunalhoheitliche Belange - Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes -18 Die Stadt plant mittelfristig ein neues Wohngebiet Richtung Erbstorf. Dieses muss bei der A39 Planung Berücksichtigung finden. Die Anwohner der Erbstorfer Landstraße werden durch die zusätzlichen Verkehre und den daraus entstehenden Lärm und die Abgase noch mehr belastet.	Das der Verkehrsuntersuchung (VU) A 39 zugrunde liegende Verkehrsmodell wurde mit dem Verkehrsmodell der Stadt Lüneburg im Zuge der Bearbeitung abgestimmt. Alle Planungen der Hansestadt Lüneburg, die zum Zeitpunkt der Erstellung der VU A 39 (2014) aktuell waren, sind in der VU A 39 berücksichtigt
08.02	8.2 Kommunalhoheitliche Belange - Ortsbild	
08.02-01	8.2 Kommunalhoheitliche Belange - Ortsbild -01 Die Auswirkungen einer 7,5 m hohen Lärmschutzwand werden hinterfragt. Diese haben Auswirkungen auf die Blickverbindung zw. A39 und den im Gewerbegebiet "Bei der Pferdehütte" ansässigen Unternehmen und ihrer Werbeanlage sowie auf das Stadtbild allgemein.	Lärmschutzmaßnahmen, die auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes erforderlich werden, haben Vorrang vor der Beibehaltung einer Blickverbindung z.B. für Werbeanlagen oder dem allgemeinen Stadtbild.
08.02-02	8.2 Kommunalhoheitliche Belange - Ortsbild -02 Die gemeindlichen Belange der Ortsbildgestaltung bzw. der Stadtbildpflege sind abwägungsfehlerfrei auch bei der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Hierfür ist es erforderlich, auch die Gestaltung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße im Sinne der Herstellung des Benehmens mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen (vgl. hierzu OVG Koblenz, Beschl. v. 11.06.2010 – 8 B 10618/10 –, juris). Es ist zur Erfüllung des Gebots der Konfliktbewältigung im Planfeststellungsbeschluss durch eine entsprechende Auflage sicherzustellen, dass die Gestaltung	Ein Gestaltungsentwurf der Lärmschutzanlagen erfolgt erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Die Stadt Lüneburg wird dann beteiligt. Eine Begrünung ist aus Gründen der Bauwerksunterhaltung nicht vorgesehen. Gestaltung und Ausführungsplanung der LSW im Stadtgebiet von HLG werden im Benehmen mit der HLG abgestimmt.

Problem-NR	Problem	Antwort
	der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße in der Ausführungsplanung und der Bauausführung im Benehmen mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen ist. Zur Verhinderung einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Ortsbildes ist eine Begrünung der Lärmschutzwand erforderlich, da es sich hierbei um das einzig wirksame Mittel zur Verhinderung von üblicherweise an Lärmschutzwänden vorgenommenen Schmierereien handelt.	
08.02-02.1	8.2 Kommunalhoheitliche Belange - Ortsbild -02.1 Folgende Stützwände müssen hinsichtlich ihrer Gestaltung mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmt werden: - Stützwand zu Ziffer 131 des Bauwerksverzeichnis (Stützwand zur Lärmschutzwand unter Ziffer 133 des Bauwerksverzeichnisses), - Stützwand zu Ziffer 132 des Bauwerksverzeichnisses (Stützwand zur Lärmschutzwand unter Ziffer 134 des Bauwerksverzeichnisses), - Stützwand zu Ziffer 290 des Bauwerksverzeichnisses.	Abstimmungen zur optischen Gestaltung erfolgen mit der Ausführungsplanung. Für Teilbereiche (LS-Tunnel etc.) erfolgt ein Gestaltungsdialo g mit der Hansestadt Lüneburg.
08.03	8.3 Kommunalhoheitliche Belange - Veränderung Wohnumfeld	
08.04	8.4 Kommunalhoheitliche Belange - Verlust von Naherholungsgebieten/Erholungswert	
08.04-01	8.4 Kommunalhoheitliche Belange - Verlust von Naherholungsgebieten/Erholungswert -01 Die Gemeinde Bienenbüttel verliert durch die Trassenführung parallel zum Kanal sowie durch die Lage der Tank- und Rastanlage ein wichtiges Naherholungsgebiet.	Das Argument bezieht sich den Abschnitt 2 und ist daher nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Durch die Bündelung der Verkehrswege (Kanal/Autobahn) wird eine Zerschneidung des Gebietes verhindert. Die Lage der beiden Verkehrswege befindet sich am Rand des Erholungsgebietes und ist in dem Raumordnungsprogramm Uelzen berücksichtigt.
08.05	8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange	
08.05-01	8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -01 Es wird angenommen, dass die verkehrlichen Belange und	Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>insbesondere diejenigen des Lärmschutzes der Gemeinden der Samtgemeinde Ostheide nicht berücksichtigt worden sind. Vielmehr 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" und eine Hafenerweiterung Rechnung getragen. Es ist weder erläutert noch irgendwie ersichtlich, dass die Planungsabsichten und Belange der einen Gemeinde Vorrang vor denen der anderen (kleineren) Gemeinde haben. Wir sehen darin einen Verstoß gegen das in den §§ 16 Abs. 3, 17 S. 2 Fernstraßengesetz (FStrG) gesetzlich verankerte Abwägungsgebot.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum andern ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamtvorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vorhandenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreuzungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der Anschluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p> <p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgegliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)- Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung- Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung- Variante 5 (Süd/West)- Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none">- mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II,- mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK,- mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg- sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage. <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Das in § 17 Satz 2 FStrG normierte Abwägungsgebot wird 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). 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 Samtgemeinde Ostheide sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Durch den Abschnitt 1 der A39 werden in der Samtgemeinde Ostheide keine Schutzfälle durch Lärm ausgelöst. Der Abschnitt 2 ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Dieser löst ebenfalls keine Schutzfälle in der Gemeinde Ostheide durch Lärm aus und ist daher in der Bewertung der Varianten abwägungsfehlerfrei.</p>
08.05-02	<p>8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -02 Im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße wird ein Vollausbau in der Bauklasse III gefordert.</p>	<p>Der Forderung kann in der vorliegenden Form nicht entsprochen werden. In der im Jahre 2012 eingeführten Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) wurden die bis dahin geltenden Bauklassen durch Belastungsklassen ersetzt. Bauklassen und Belastungsklassen sind nicht unmittelbar vergleichbar. Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Belastungsklassen wurden mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen berechnet. Für die anzupassenden Bereiche der Erbstorfer Landstraße wird die Belastungsklasse 1,0 ermittelt.</p>
08.05-03	<p>8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -03 Die Bushaltestelle "Hölderlinstraße" ist konform den aktuellen Regelungen (RAst06/EAO) auszugestalten. Notwendig ist ein barrierefreier Ausbau für mobilitätseingeschränkte Personen sowie die Anlegung eines Anfahrbords mit taktilen Leitelementen für sehbehinderte Personen im Wartebereich. Eine Anfahrmöglichkeit für 18-Meter-Gelenkbusse, welche bereits aktuell die Haltestelle „Hölderlinstraße“ insbesondere im Schülerverkehr anfahren, scheint nun vorgesehen zu sein. Dies muss auch für die gegenüber gelegene Haltestelle „Hölderlinstraße“ in stadteinwärtiger Richtung gelten. Hier ist im Wartebereich zusätzlich ein Buswartehäuschen mit transparenten Elementen herzustellen.</p>	<p>Der Einwand wird zurückgewiesen. Durch die Baumaßnahmen im Zuge des Umbaus der Süd-Ost-Rampe der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße ist auch der Umbau der Bushaltestelle "Hölderlinstraße" stadtauswärts erforderlich. Dabei erfolgt der Ausbau entsprechend den aktuellen Regelungen für 18 m Gelenkbusse. Eine Ausstattung mit taktilen Elementen erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung. Am nördlichen Fahrbahnrand der Erbstorfer Landstraße und somit an der stadteinwärtigen Bushaltestelle sind infolge des Ausbaus der A 39 keine Bauleistungen veranlasst.</p>
08.05-04	<p>8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -04 Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und einer effizienten Verkehrssteuerung ist die an der Erbstorfer Landstraße geplante Signalisierung mit der</p>	<p>Die formulierten Hinweise werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses Anwendung finden. Die erforderlichen Detailabstimmungen zwischen dem Vorhabensträger und der Hansestadt Lüneburg hierzu werden zu gegebenem Zeitpunkt</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Signalisierung des Knotenpunktes Erbstorfer Landstraße/Brandheider Weg zu koordinieren und auf den Verkehrsleitrechner der Hansestadt Lüneburg aufzuschalten. Hierfür sind die erforderlichen Kabelverbindungen und Leerrohre zu verlegen. Das LSA-System muss kompatibel zu dem der Hansestadt Lüneburg sein. Die Lichtsignalanlagen sind gegen Ablösung des Unterhaltungsmehraufwands an die Hansestadt Lüneburg zu übergeben.</p>	<p>durchgeführt.</p>
08.05-05	<p>8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -05 Notwendige Anpassung weiterer Anlagen/Sonstiges Die vorgesehene Planung im Bereich der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße erfordert ferner die notwendige Versetzung und Anpassung weiterer Anlagen. Dies betrifft zum einen die in diesem Bereich vorhandenen Schaltkästen für die öffentliche Beleuchtung sowie – zum anderen – die Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der östlichen Rampe in die Erbstorfer Landstraße. Ferner fehlt in der Planunterlage 5, Blatt Nr. 5 ein Geradeauspfeil (Fahrbahnmarkierung) auf der Anschlussrampe Richtung „Hölderlinstraße“. Die vorgenannte Fahrbahnmarkierung ist – auch bereits in den Planfeststellungsunterlagen – zu ergänzen und herzustellen.</p>	<p>Die formulierten Hinweise werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses Anwendung finden. Die erforderlichen Detailabstimmungen zwischen dem Vorhabensträger und der Hansestadt Lüneburg hierzu werden zu gegebenen Zeitpunkt durchgeführt. In den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Markierungen dienen nur Übersichtszwecken. Die detaillierte Planung der Fahrbahnmarkierung erfolgt mit der Ausführungsplanung.</p>
08.05-06	<p>8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -06 Beim Ausbau des Knotenpunkt L216 ist der bestehende Rad- und Gehweg wie im jetzigen Bestand gegenüber dem rechtsabbiegenden Verkehr aus Richtung Lüneburg zu bevorzugen und daher an beiden vorgesehenen freien Rechtsabbiegern mit Blinklicht zu sichern.</p>	<p>Die formulierten Hinweise werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses Anwendung finden. Die erforderlichen Detailabstimmungen zwischen dem Vorhabensträger und der Hansestadt Lüneburg hierzu werden zu gegebenen Zeitpunkt durchgeführt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
08.05-07	8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -07 In Bezug auf die vorhandenen Bushaltestellen an der Hamburger Straße / K46 wurden die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs unzureichend berücksichtigt. Ein dauerhafter Rückbau der Bushaltestelle "Hagemannstraße" wird widersprochen. Diese ist nach den Baumaßnahmen wieder gemäß RAST 06/EAÖ herzustellen. Gleiches gilt für die Bushaltestelle "Hagemannsweg" in Richtung Bardowick	Im Ergebnis diverser Abstimmungen zwischen der Hansestadt Lüneburg und der NLStBV GB Lüneburg wurde festgelegt, dass die Bushaltestelle "Hagemannsweg" entfällt. Dafür wurde eine Querungshilfe zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fußgänger in der K 46 angeordnet, um die nunmehr erhöhte Frequentierung der Bushaltestelle nordwestlich der Bernsteinstraße zu berücksichtigen. (siehe auch Ergebnisprotokoll zum Ortstermin "Bushaltestellen Hagemannsweg" vom 15.10.2013)
08.05-08	8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -08 Der geplante Querschnitt des Knotenpunktes B216/L221/August-Wellenkamp-Straße ist weiterhin nicht kompatibel mit dem Bestandsquerschnitt der August-Wellenkamp-Straße. Hier ist eine Anpassung erforderlich, damit eine verkehrssichere Führung für Radfahrer vom Hochbordradweg auf die Straße und umgekehrt gewährleistet werden kann.	Der Einwand ist nicht nachvollziehbar. Der entlang der August-Wellenkamp-Straße vorgesehene Radweg schließt am Ende der Baustrecke an den vorhandenen Radweg an. Im Knotenpunktbereich mit der B 216 besteht eine direkte Verbindung mit dem straßenbegleitenden Radweg entlang der B 216 und weiterführend in Richtung Norden mit dem straßenbegleitenden Radweg entlang der L 221.
08.05-09	8.5 Kommunalhoheitliche Belange - Sonstige Belange -09 Bzgl. der Unterführung von Gleisanlagen ist sowohl für das Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburger Hafenbahn als auch für das Anschlussgleis Industriebahn Lüneburg ein durchgängiger Eisenbahnbetrieb während der Bauzeit zu gewährleisten. Ggf. erforderliche Sperrpausen sind mit der Hansestadt Lüneburg als Eigentümer und der Hafen Lüneburg GmbH als Betreiber abzustimmen. Die Sicherstellung des Betriebes soll im Planfeststellungsbeschluss formuliert werden.	Eine bauzeitliche Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes auf dem Anschlussgleis der Bundeswehr/Lüneburger Hafenbahn als auch auf dem Anschlussgleis der Industriebahn Lüneburg ist soweit wie möglich zu vermeiden. Ggfls. erforderliche Sperrpausen sind im Benehmen mit der HL (Eigentümerin) und der Hafen Lüneburg GmbH (Gleisinfrastrukturbetreiberin) abzustimmen.
09	9. Hindernisse in Folgeabschnitten	
09.00-01	9. Hindernisse in Folgeabschnitten -01 In den Folgeabschnitten stellen sich unüberwindliche umweltfachliche Hindernisse ein. Es fehle eine ernsthafte Alternativenprüfung, die eine Beeinträchtigung der Gebiete vermeiden würde. Zu den umweltfachlichen Hindernissen gehören:	Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Verinselung von Ortolan Vorkommen, Wachtelkönig, Azurjungfer, FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen, Abtrennung des südlichen Teils des EU-Vogelschutzgebietes V25 "Ostheide", Feldlerche, Heidelerche, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien.</p>	<p>ausgewählt. Hierbei wurde auch die Null-Plus-Lösung untersucht. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Insbesondere die möglichen Rechtsfolgen des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 f BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44 f BNatSchG), waren dafür verantwortlich, dass Beeinträchtigungen frühzeitig und so weit als möglich im umfassenden Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden und gemindert werden konnten. Verbleibende Beeinträchtigungen waren trotz der durchgeführten Alternativenvergleiche vor dem Hintergrund der Abwägungsentscheidungen nicht zu vermeiden und werden durch geeignete naturschutzfachliche Maßnahmen kompensiert.</p> <ul style="list-style-type: none">- Die Eingriffe in die Lebensräume des Ortolans in den Abschnitten 4 und 5 der A 39 werden durch vorgezogene Maßnahmen kompensiert. Eine Abtrennung des EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ mit dem südlichen Teilgebiet bei Bad Bodenteich findet durch den Bau der A 39 nicht statt. Es ist nicht zu befürchten, dass bedingt durch den Bau der A 39 eine Verinselung des Teilgebietes stattfindet. Ein Zuzug von Individuen aus den östlich der Trasse liegenden Verbreitungsgebieten wird nicht unterbunden.- Die Eingriffe in das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen in den Bereichen Ilmenau (Abschnitt 1), Vierenbach (Abschnitt 2) und Röbbelbach (Abschnitt 3) sind nach den Ergebnissen der jeweilig angefertigten FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erheblich und in Kombination mit Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Kohärenzsicherungsmaßnahmen zulässig.- Die Beeinträchtigung der tatsächlichen und der potenziellen Lebensräume des Wachtelkönigs in den Bodenteicher Seewiesen wird durch vorgezogene Maßnahmen in den Seewiesen kompensiert. Die Beeinträchtigung erfolgt

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>ausschließlich durch betriebsbedingte Störungen. Es erfolgt keine anlagebedingte Beeinträchtigung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Eingriffe in die Lebensräume von Feldlerche, Heidelerche, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien werden, soweit diese nicht zu vermeiden sind, durch (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Soweit dies im Einzelfall nicht möglich sein sollte und zumutbare Alternativen nicht bestehen, werden die Ausnahmetatbestände nach § 45 (7) BNatSchG festgestellt. <p>Die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) enthält mit der Anlage 1 die erforderliche Gesamtschau mit Aussagen zu den potenziellen Planungshindernissen in dem erforderlichen Tiefgang.</p>
09.00-01.1	<p>9. Hindernisse in Folgeabschnitten -01.1 Es fehlt eine Gesamtbetrachtung des gesamten Raumes Lüneburgs bis Wolfsburg in allen naturschutzrechtlichen Aspekten. Folgende Eingriffe müssen untersucht werden: - Kleine Aller Vogelmoor etc. um nur die Größten zu nennen - NSG Bokelerheide - NSG Derenmoor Boldecker Land - umfangreiche Waldbestände nördliche Ehra- Lessien Bullergraben Azurjungferengebiet Schweimker Moor NSG Lüderbruch Röhrser Bach - NSG Zweibirken bei Schafwedel - FFH Kammolchbiotop Langenbrügge - Bodenteicher Seewiesen mit Haselmaus und Wachtelkönig Ortolan (Populationsumgebung abgebrochen) Ortsumfahrung Uelzen Seeadler umfangreiche Brutvogel- und Zugvogelvorkommen Schwarzstorch Gewässerbeeinträchtigungen</p>	<p>Die Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen stellt ein gerichtlich anerkanntes Instrument des fachplanerischen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planungsträger ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen können (vgl. BVerwG. Urt. v. 19.05.1998, 4 A9.97). Dementsprechend ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich zulässig.</p> <p>Dass die Folgen des Gesamtvorhabens in den Blick genommen werden müssen, läuft aber nicht darauf hinaus, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Planungsabschnitte oder gar auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre. Andernfalls würden die Vorteile, die eine Abschnittsbildung im Interesse nicht nur einer praktikablen und effektiv handhabbaren, sondern auch einer leicht überschaubaren Planung rechtfertigen, wieder zunichte gemacht.</p> <p>Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist bei der Bildung von Planfeststellungsabschnitten daher zu prüfen, ob dem Gesamtvorhaben und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Erforderlich aber auch</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<ul style="list-style-type: none"> - Gerdau (Natura 2000 strittig) - Hardau - Ilmenau in Uelzen Marktcenter steht im Überschwemmungsgebiet - Bad Bevensen Kurhaus im Überschwemmungsgebiet, sowie zukünftiges Thermen- Hotel - Heilquellenschutzgebiet - Bienenbüttel Ilmenauhalle Überschwemmungsgebiet - Boottourismus auf der Ilmenau - Rote Schleuse Tourismus auf der Ilmenau erweitert - Stadt Lüneburg hat durch Neubauten an der Ilmenau in das Überschwemmungsgebiet eingegriffen - Schadstoffeinträge insbesondere unter der Brücke der B4Adendorf/Moorfeld -Wipperau Veränderungen der Beregnungsleitungen -NSG Röbbelbachtal Moorveränderungen durch die geplante Dammlage -Radwegneubau Flächenversiegelung - Wobachaue - NSG Vierenbachtal - Wufstorfer Wäldbestände (alter Baumbestand) -Alte Landwehr -Bau der Alpha E- Trasse -Beeinträchtigung durch Sandabbau -Klimaveränderungen (Starkregen) -Trinkwasserveränderungen - Wasserrahmenrichtlinie - Betrug der Autoindustrie bzgl. der Schadstoffeinträge nicht berücksichtigt - Wolf zu wenige Wildbrücken auf Grund der großen Zahl der Wölfe sind diese zu klein und müssten breiter und zahlreicher sein - für Amphibien und Kleintiere zu kleine bzw. nicht geeignete Passagen 	<p>ausreichend ist eine Vorausschau nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils". Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren entgegenstehen (vgl. u.a BVerwG Urt. v. 11.07.2011, 11 C 14.00). Die Tatsache, dass die Gesamttrassenführung noch nicht endgültig feststeht, stellt kein unüberwindbares Hindernis der Gesamtplanung dar (vgl. BVerwG. Urt. v. 26.10.2005, 9A33/04, juris Rn. 32f). Die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) enthält mit der Anlage 1 die erforderliche Gesamtschau mit Aussagen zu den potenziellen Planungshindernissen in dem erforderlichen Tiefgang.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
09.00-02	9. Hindernisse in Folgeabschnitten -02 Das Vorliegen unüberwindlicher Hindernisse in Folgeabschnitten wird auch aus der Zerstörung des Ortscharakters von Tappenbeck, der Gefährdung des Kurstatus von Bad Bevensen, potentiellen landwirtschaftlichen Existenzgefährdungen sowie dem Vorhandensein von Quartierbäumen für Fledermäuse im Trassenraum abgeleitet.	<p>Die Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen stellt ein gerichtlich anerkanntes Instrument des fachplanerischen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planungsträger ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen können (vgl. BVerwG. Ur. v. 19.05.1998, 4 A9.97). Dementsprechend ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich zulässig.</p> <p>Dass die Folgen des Gesamtvorhabens in den Blick genommen werden müssen, läuft aber nicht darauf hinaus, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Planungsabschnitte oder gar auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre. Andernfalls würden die Vorteile, die eine Abschnittsbildung im Interesse nicht nur einer praktikablen und effektiv handhabbaren, sondern auch einer leicht überschaubaren Planung rechtfertigen, wieder zunichte gemacht.</p> <p>Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist bei der Bildung von Planfeststellungsabschnitten daher zu prüfen, ob dem Gesamtvorhaben und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils". Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren entgegenstehen (vgl. u.a BVerwG Ur. v. 11.07.2011, 11 C 14.00). Die Tatsache, dass die Gesamttrassenführung noch nicht endgültig feststeht, stellt kein unüberwindbares Hindernis der Gesamtplanung dar (vgl. BVerwG. Ur. v. 26.10.2005, 9A33/04, juris Rn. 32f). Die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) enthält mit der Anlage 1 die erforderliche Gesamtschau mit Aussagen zu den potenziellen Planungshindernissen in dem erforderlichen Tiefgang.</p>
09.00-03	9. Hindernisse in Folgeabschnitten -03 Es wird angezweifelt, dass alle Umweltrisiken in den	Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>anderen Abschnitten der A 39 beherrschbar seien. Mit dem bedarfsgerechten Ausbau der B4 wären Beeinträchtigungen in deutlich geringerem Umfang möglich.</p>	<p>bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahneubau) die Planungsziele mit einem Autobahneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen.</p> <p>Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte.</p> <p>Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen - ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar - Querung FFH und Naturschutzgebiete - im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten <p>Im südlichen Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg wurde der Um- und Ausbau von Teilabschnitten der B 4 zur Autobahn als zumutbare Alternative in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Ergebnisse der UVS Stufe I wurde ein Korridor parallel zur B 4 ausgewiesen. Im Variantenvergleich wurde die Ausbauvariante aus folgenden Gründen ausgeschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorteil, den die weitgehende Bündelung mit der B 4 und B 188 und der in Teilen vorgesehene Ausbau der B 4 zur Autobahn aus

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>umweltfachlicher Sicht bietet, ist aufgrund der Mehrlänge der Variante und in einigen Schutzgutbereichen hohen Wertigkeiten des betroffenen Raumes – trotz bestehender Vorbelastung – nicht durchschlagend.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die B 4-Variante verursacht die größten Flächenverluste und die umfangreichsten Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen. Zudem quert die Variante das Naturschutzgebiet "Obere Lachte, Kainbach, Jafelbach", welches Teil des FFH-Gebietes "Lutter, Lachte, Aschau" ist. - Die Betroffenheit von erholungsrelevanten Gebietsausweisungen (Vorranggebiete, Vorsorgegebiete etc.) ist trotz der Vorbelastungen durch die Bundesstraßen bei der Ausbauvariante wesentlich größer. - Im Wirkungsbereich der B 4 liegen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen", Vogelschutzgebiet "Südheide und Aschauteiche bei Eschede", FFH-Gebiet "Luuter, Lachte, Aschau (und einige Nebenbäche)", FFH-Gebiet "Ise mit Nebenbächen"), die von der Ausbauvariante potenziell betroffen sind. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden jedoch nicht prognostiziert. - Die Ausbauvariante verursacht um ca. 20% höhere Kosten. - Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sprechen aufgrund der Mehrlängen und der ungünstigeren Verbindung zwischen den zentralen Orten ebenfalls gegen die B 4-Variante.
09.00-05	<p>9. Hindernisse in Folgeabschnitten -05 Es kommt zur Zerschneidung von derzeit unzerschnittenen Räumen zwischen Hankensbüttel, Sprakensehl, Breitenhees und Stöcken. Derart zusammenhängende Räume sind geschützt und eine Zerschneidung sollte vermieden werden. Durch den Beschluss im Abschnitt 1 werden Zwangspunkte für die restliche Strecke gesetzt und die Beeinträchtigung dieser Räume präjudiziert.</p>	<p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen und Linienentscheidung im Raumordnungsverfahren wurden die unzerschnittenen verkehrswarmen Räume als Entscheidungskriterium berücksichtigt.</p> <p>Das gewählte Abschnittsende und die durchgeführten Variantenvergleiche ermöglichen eine Weiterführung der A39 entsprechend den Vorgaben der Linienbestimmung vom 31.08.2008 und der landesplanerischen Festlegung vom 24.08.2007. Es werden hierbei keine den Vorgaben der Linienbestimmung und landesplanerischen Festlegung widersprechende Zwangspunkte geschaffen.</p>
09.00-06	<p>9. Hindernisse in Folgeabschnitten -06 Der NABU stellt fest, dass einzelne Abschnitte losgelöst</p>	<p>Die Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen stellt ein gerichtlich anerkanntes Instrument des fachplanerischen</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>von der Gesamtplanung weder planfestgestellt noch gebaut werden können, solange nicht für alle Abschnitte Planfeststellungen erstellt und rechtlich abgesichert sind und somit die A 39 als Gesamtbauwerk gesehen und behandelt wird. Bisher gehen alle erfolgten Abwägungen auf vergangene Stellungnahmen weder auf unüberbrückbare Hindernisse noch auf das angestrebte "vorläufige positive Gesamturteil" nachfolgender Streckenabschnitte ein, was aus unserer Sicht rechtlich in einer Grauzone enden muss und für jahrelange Rechtsstreitigkeiten sorgen wird.</p>	<p>Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planungsträger ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen können (vgl. BVerwG. Urt. v. 19.05.1998, 4 A9.97). Dementsprechend ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich zulässig.</p> <p>Dass die Folgen des Gesamtvorhabens in den Blick genommen werden müssen, läuft aber nicht darauf hinaus, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Planungsabschnitte oder gar auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre. Andernfalls würden die Vorteile, die eine Abschnittsbildung im Interesse nicht nur einer praktikablen und effektiv handhabbaren, sondern auch einer leicht überschaubaren Planung rechtfertigen, wieder zunichte gemacht.</p> <p>Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist bei der Bildung von Planfeststellungsabschnitten daher zu prüfen, ob dem Gesamtvorhaben und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils". Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren entgegenstehen (vgl. u.a BVerwG Urt. v. 11.07.2011, 11 C 14.00). Die Tatsache, dass die Gesamttrassenführung noch nicht endgültig feststeht, stellt kein unüberwindbares Hindernis der Gesamtplanung dar (vgl. BVerwG. Urt. v. 26.10.2005, 9A33/04, juris Rn. 32f). Die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) enthält mit der Anlage 1 die erforderliche Gesamtschau mit Aussagen zu den potenziellen Planungshindernissen in dem erforderlichen Tiefgang.</p>
09.01	9.1 Hindernisse in Folgeabschnitten - Betroffenheit in den folgenden Abschnitten	

Problem-NR	Problem	Antwort
09.01-01.1	9.1 Hindernisse in Folgeabschnitten - Betroffenheit im Abschnitt 2 -02 Der Wolf wird durch die vorhabenbedingte Zerschneidung der Landschaft im 2. Bauabschnitt in seinem Wanderverhalten eingeschränkt. Daher darf der 1. Bauabschnitt, der durch seinen Endpunkt den Baubeginn des 2. Abschnitts indiziert, nicht genehmigt werden.	Das Argument bezieht sich den Abschnitt 2 und ist daher nicht Bestandteil dieses Verfahrens. . Zum Aufstellungszeitpunkt der Unterlagen im Abschnitt 1 war der Wolf als zusätzliche planungsrelevante Art im Abschnitt 2 noch nicht identifiziert. Zwischenzeitlich wurde der Wolf im Rahmen des Artenschutzbeitrags zum Abschnitt 2 der A 39 geprüft und keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG festgestellt.
09.01-02	9.1 Hindernisse in Folgeabschnitten - Betroffenheit im Abschnitt 3 -02 Das Vorhaben führt zu schwerwiegenden Schäden für Anwohner und Natur. Das beantragte Verfahren verstößt in vielfacher Hinsicht gegen europäisches und deutsches Umwelt- und Planungsrecht und verletzt die Anwohner im Abschnitt 3 der geplanten A 39 in ihren Rechten. Durch den Abschnitt 3 der A39 wird das NSG Röbbelbach beeinträchtigt und prioritäre Lebensräume gehen verloren. Nach §34 Abs. 3 BNatschG darf ein solches Gebiet nur überplant werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art vorliegen und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.	In der Anlage 1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) sind alle potenziellen Planungshindernisse in dem erforderlichen Tiefgang behandelt einschließlich der Röbbelbachquerung im Abschnitt 3 der A 39. Die hier zugrundeliegende FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt zum Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten sind. Somit sind die Abweichungsgründe nach § 34 Abs. 3 BNatSchG nicht zu bemühen.
09.01-03	9.1 Hindernisse in Folgeabschnitten - Betroffenheit im Abschnitt 4 -03 Es wird eindringlich auf die Abschnitte 4 und 5 der bestehenden Planungen hingewiesen, wo erhebliche, unüberwindbare Kollisionen mit dem Artenschutz bevor stehen. Auch wenn in diesem Abschnitt die Planungen für die Trassenführung noch nicht vollständig abgeschlossen sind, ist weder eine Lösung in Sicht, wie hier die Abtrennung des südlichen Teils des EU-Vogelschutzgebietes V25 "Ostheide" verhindert werden kann, -noch kann von einem vorläufig positiven Gesamturteil ausgegangen werden. Die geplante Trassenführung der A 39 bewirkt hier einen ortolanfreien	In der Anlage 1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) sind alle potenziellen Planungshindernisse in den Abschnitten 4 und 5 der A 39 in dem erforderlichen Tiefgang behandelt. Auch wenn die Planfeststellungsverfahren in beiden Abschnitten noch nicht eingeleitet wurden, sind die arten- und gebietsschutzrechtlichen Beurteilungen soweit gefestigt, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes Ostheide als auch Verbotstatbestände für den Ortolan ausgeschlossen werden können. Darüber hinaus stellt jeder Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige verkehrswirksame Einheit dar und präjudiziert somit auch nicht die Folgeabschnitte.

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>Korridor und in der Folge eine Verinselung des Ortolanvorkommens, da dieser vom übrigen Verbreitungsgebiet abgeschnitten würde. In Anbetracht allein dieses punktuell unlösbaren Naturschutz-Konfliktes sowie der im weiteren Verlauf der A 39 ungelösten Konflikte (FFH-Gebiets-Durchschneidungen, etc.) kann mitnichten davon ausgegangen werden, dass für alle Abschnitte eine Planfeststellung oder ein Bau realisierbar wären</p>	
<p>09.01- 04.1</p>	<p>9.2 Hindernisse in Folgeabschnitten - Betroffenheit im Abschnitt 5 -04.1 Die Auswirkungen auf das Vorhaben der Vogel-Azurjungfer werden deutlich zu gering eingeschätzt: Neben der Nähe der Trasse ist auch die nördlich geplante TR-Anlage Darrigsdorf als sehr nachteilig zu bewerten, da sie zusammen mit der Trasse und den umgebenden Siedlungsbereichen zu einer „Einkreisung“ des Vorkommensgebietes führen wird, was einen Austausch mit möglichen weiteren Populationen in der Umgebung verhindern wird.</p>	<p>In der Anlage 1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) sind alle potenziellen Planungshindernisse in den Abschnitten 4 und 5 der A 39 in dem erforderlichen Tiefgang behandelt. Auch wenn die Planfeststellungsverfahren in beiden Abschnitten noch nicht eingeleitet wurden, sind die arten- und gebietsschutzrechtlichen Beurteilungen soweit gefestigt, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes Ostheide als auch Verbotstatbestände für den Ortolan ausgeschlossen werden können. Hinsichtlich der Vogel-Azurjungfer wurden seit 2009 mit Ausnahme des Jahres 2012 jährliche Kartierungen im Bereich des Ziegeleigrabens sowie umgebender Gewässer durchgeführt (bei denen Nachweise der Vogel-Azurjungfer in den Bereichen Ziegeleigraben, sowie Fulau erfolgten). Da es sich bei dem Vorkommen am Ziegeleigraben um ein über mehrere Jahre stabiles, reproduzierendes Vorkommen handelt, wird dieser Bereich vorsorglich als potentielles FFH- Gebiete angesehen. Unter vorsorglicher Berücksichtigung der Rechtsprechung zu potenziellen FFH-Gebieten wird durch die gewählte Variante gewährleistet, dass mit dem Ziegeleigraben das für die Vogel-Azurjungfer zentrale Gewässer vom Verlauf der A 39 im Abschnitt 5 nicht berührt und beeinträchtigt wird. Hinweise auf die dauerhafte Eignung anderer Gewässer als den Ziegeleigraben als Lebensraum für die Vogel-Azurjungfer liegen nicht vor und konnten auch durch die im Auftrag der NLStBV durchgeführten Untersuchungen nicht bestätigt werden. Auch die Fulau, an der in den Jahren 2013, 2014, 2016 und 2017 Nachweise erbracht wurden, erfüllt nicht die Anforderungen an den Lebensraum der Vogel-Azurjungfer. Die Fulau</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>ist ein Ausweichhabitat, kein Fortpflanzungshabitat. Kleinräumige Varianten im Umfeld des Ziegeleigrabens wurden im Jahr 2012 untersucht. Mit der Variante 2 liegt die insgesamt vorzugswürdige Variante vor, die den Kernlebensraum und damit das Fortpflanzungshabitat am Ziegeleigraben schützt und die Meldung eines FFH-Gebietes nicht vereitelt. Die Vermeidung einer Beeinträchtigung im Ziegeleigraben wird ergänzt durch in der Planung des Abschnitts 5 vorgesehene unterstützende Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatbedingungen am Ziegeleigraben selbst sowie durch die Entwicklung mindestens eines weiteren Gewässers als Lebensraum für die Vogel-Azurjungfer westlich des Ziegeleigrabens. Die gewählte Trasse im Abschnitt 6 als Fortsetzung des Verlaufs der A 39 im Abschnitt 5 ist insgesamt betrachtet vorzugswürdig. Auch die aus Sicht des Abschnitts 6 auf Abschnitt 5 (lediglich) erforderliche Vorausschau fällt somit positiv aus.</p> <p>Darüber hinaus stellt jeder Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige verkehrswirksame Einheit dar und präjudiziert somit auch nicht die Folgeabschnitte.</p>
10	10. Varianten	
10.00-01	<p>10. Varianten -01 Städtische Belange sind mit einer zu starken Gewichtung in die Planung/Variantenentscheidung eingeflossen (z.B. Planungsabsichten der Stadt Lüneburg hinsichtlich des Gewerbegebietes " Bilmer Berg II" oder der fehlerhaften Standortwahl des PWC Anlage). Kommunale und andere Belange wurden nur nachrangig beurteilt.</p>	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum andern ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamtvorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann. Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vor-handenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Be-reich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Län-ge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreuzungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der An-schluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgegliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1 (Nord/West) - Variante 2 (Nord/Ost) - Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung - Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung - Variante 5 (Süd/West) - Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II, - mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK, - mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>- sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage.</p> <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p> <p>Die Standortwahl der PWC-Anlagen wurde abschnittsübergreifend für die A 39 von Lüneburg bis Wolfsburg betrachtet und festgelegt. Hierbei wurden die Standorte auf der Grundlage folgender Kriterien bewertet und festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle • Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage • Trassierung, Bauwerke • Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleistungen • Ver- und Entsorgung • Baugrund / Grundwasser, Altlasten • Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit) • Umwelt • Vernetzung
10.00-01.1	<p>10. Varianten</p> <p>-01.1 Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass konkrete Planungsabsichten der Stadt Lüneburg hinsichtlich einer Hafenerweiterung entlang des Elbeseitenkanals nicht bestehen. Siehe hierzu Beratungen des Ausschusses für Bau und Stadtentwicklung des Rates der Stadt Lüneburg zu Top 5 der Tagesordnung vom 13. 12. 2010 in welcher darauf verwiesen wird, dass diese Maßnahme aufgrund des hohen Investitionsvolumens zurückgestellt wurde. Es besteht hier also kein konkreter politischer Wille, diese Maßnahme tatsächlich umzusetzen. Es kann mithin mangels hinreichender Konkretisierung nicht in der Abwägung des Trassenverlaufs</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Wahl der Vorzugsvariante (optimierte Südvariante) ist nicht allein durch die Berücksichtigung von Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg zu begründen sondern stellt lediglich einen zu berücksichtigenden Belang dar.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	Berücksichtigung finden.	
10.00-02	<p>10. Varianten -02 Es wird kritisiert, dass das Kriterium des Rückbaupotenzials unter dem Punkt der Umweltverträglichkeit nicht geeignet sei, die Entscheidung für eine Variante zu unterstützen. Zudem ist das Rückbaupotenzial allgemein nicht durchschaubar.</p> <p>Da dieses Potenzial bei der sog. Südvariante als am Höchsten angegeben wird, ist diese Variante bei diesem Kriterium mit der Platzierung 1 auch am höchsten bewertet worden. Die positive Bewertung des Rückbaupotenzials 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>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 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>
10.00-03	<p>10. Varianten -03 Die Planung der A39 wirft auch mit den Änderungen noch Konflikte auf die nicht bewältigt wurden.</p>	<p>Die Einwendung ist zu unkonkret, als das eine Erwidern möglich ist.</p> <p>Mit der Gesamtplanung der A39 und den zugehörigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden sämtliche Konflikte ausgeräumt oder ausgeglichen.</p>
10.01	10.1 Varianten - Trassierung	
10.01-01	<p>10.1 Varianten - Trassierung -01 Es wird eine Alternativenbetrachtung gefordert, in der mögliche Alternativtrassen identifiziert werden sollen, die keine Grundrechte verletzen bzw. keine gesundheitsschädlichen Verkehrslärmimmissionen auslösen und den Grundsatz der Trennung nach § 50 BImSchG berücksichtigen.</p>	<p>Eine grundlegende Variantenuntersuchung, die auch entsprechende Alternativtrassen berücksichtigt, hat im Zuge der Raumordnung und Linienbestimmung stattgefunden. Die im Ergebnis des dort geführten Variantenvergleichs ermittelte Vorzugstrasse bildete die Grundlage der weiteren Planung.</p> <p>Der § 50 BImSchG wurde bei der Variantenuntersuchung beachtet. Schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude wurden in der Gesamtabwägung soweit wie möglich vermieden.</p>
10.01-02	<p>10.1 Varianten - Trassierung -02 Die Vorzugsvariante mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen ist immer noch so ungünstig, dass bereits im Abschnitt 1 mehrere artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegen. Ein bedarfsgerechter Ausbau der B4 würde wesentlich weniger artenschutzrechtliche Verbotstatbestände hervorrufen. Die abschnittsübergreifende Betrachtung der A 39 müsste zum Ergebnis eine wesentlich schlechtere Bewertung erhalten und ungünstiger als ein B4 Ausbau bewertet werden.</p>	<p>Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Abschnitt 1 ergeben sich nicht aus einer besonderen Schwere der Beeinträchtigungen, sondern aus der fehlenden Flächenverfügbarkeit für CEF-Maßnahmen. Durch die vorgesehenen FCS-Maßnahmen bleiben die Populationen der betroffenen Arten jedoch stabil, so dass keine nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben.</p> <p>Im Abschnitt 1 der A 39 handelt es sich streckenweise um einen bedarfsgerechten Ausbau der B4.</p> <p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen. Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte. Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen - ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar - Querung FFH und Naturschutzgebiete - im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten.
10.01-03	<p>10.1 Varianten - Trassierung -03 Die Baukosten für die drei Trassenvarianten haben sich im Vergleich zu 2012 nicht erhöht. Es wird gefordert die Baukosten für die A39 realistisch abzuschätzen und die Variantenvergleiche mit den aktuellen Werten durchzuführen.</p>	<p>Es ist richtig, dass sich die Baukosten seit 2012 erhöht haben. Für das Ergebnis des Variantenvergleichs ist das jedoch nicht relevant, da sich die Kosten für alle Varianten gleichermaßen erhöht haben und sich die Rangfolge beim Kriterium Kosten dadurch nicht ändert.</p>
10.01-04	<p>10.1 Varianten - Trassierung -04 Ein der EKA 1A entsprechende Autobahn kann nicht über die Lüneburger Ortsumgehung geplant werden, weil die Anschlussstellen für den innerstädtischen Verkehr benötigt werden. Es wird gefordert die Autobahn westlich um die Stadt herum zuführen.</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Die Notwendigkeit aller bestehenden Anschlussstellen wurde vor dem Hintergrund, dass die Achsabstände zwischen den einzelnen Knotenpunkten die für Autobahnen der EKA 1 nach RAA erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km deutlich unterschreiten, durch eine Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich Lüneburg bestätigt. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen.</p> <p>Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h.</p> <p>Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse.</p> <p>Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern.</p> <p>Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
10.01-04.1	<p>10.1 Varianten - Trassierung</p> <p>-04.1 Der Verlauf der Autobahn durch das Stadtgebiet erhöht die bereits vorhandene Verkehrsbelastung (Staubildung, Unfälle). Es wird gefordert die Autobahn westlich um die Stadt herum zuführen.</p>	<p>Variantenentscheidung zur Raumordnung</p> <p>Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der abgestimmten und untersuchten Varianten die Linie mit den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist.</p> <p>Die UVS zum Raumordnungsverfahren wurde zweistufig ausgeführt. In der Stufe I erfolgte eine erste grobe Raumanalyse, die über die Ermittlung des großräumig relevanten Raumwiderstandes dazu diente, den Untersuchungsraum derart zu begrenzen, dass bereits frühzeitig gravierende Umweltkonflikte vermieden werden. Daraus abgeleitete relativ konfliktarme Bereiche wurden unter Berücksichtigung straßenplanerischer Aspekte zu Planungskorridoren verbunden.</p> <p>Innerhalb der Planungskorridore, dem Untersuchungsraum der Stufe II wurden alle Schutzgüter detailliert erfasst und bewertet. Auf dieser Basis wurde das mögliche Variantenspektrum entwickelt, wobei alle sich ernsthaft anbietenden bzw. sich aufdrängenden Linien für die konkrete Trassenführung der A 39 aufgenommen wurden.</p> <p>In der Auswirkungsprognose zu den Variantenvergleichen im Raumordnungsverfahren wurden die durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen nach Schutzgütern getrennt für alle Varianten (-abschnitte) ermittelt. Grundsätzlich wurden alle im Rahmen der Auswirkungsanalyse als erheblich ermittelten Umweltwirkungen in den jeweiligen Variantenvergleich eingestellt. Ihre Relevanz als Vergleichskriterium zwischen den Varianten orientiert sich im Wesentlichen an der Bedeutung der betroffenen Werte und Funktionen sowie den ermittelten Wirkintensitäten und Gefährdungsstufen der jeweiligen Umweltwirkungen, bei den die zuvor definierte Erheblichkeitsschwelle unterschritten wird, blieben im Variantenvergleich unberücksichtigt. Ebenso wurden Auswirkungskategorien, für die bei keiner der jeweils zu vergleichenden Varianten eine erhebliche Betroffenheit ermittelt wurde, nicht in die Darstellung der Umweltauswirkungen und in den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Variantenvergleich eingestellt.</p> <p>Für den Planungsabschnitt 1 sind folgende Variantenvergleiche relevant (vgl. Unterlage 1, Anlage 3)</p> <p>GP 2-5 (Lüner Holz oder Ausbau B4, unmittelbares Stadtgebiet Lüneburg) > Besonderer Fokus auf das Schutzgut Mensch-Wohnen. Im Ergebnis wurden die Varianten umweltfachlich gleich gewertet.</p> <p>GP 2-49 (Ausbau B4 oder über Ebensberg, B4 mit Trassierung im Bereich Bilmer Berg verglichen mit Führung über Ebensberg und Bilmer Strauch) > Deutliche Vorteile für die Variante B 4 und Bilmer Berg aufgrund Vorteile beim Schutzgut Mensch – Wohnen, Mensch – Erholen sowie beim Schutzgut Tiere. Die Variante vermeidet eine umfängliche Neutrassierung.</p> <p>Nordumfahrung Lüneburg oder über Ebensberg (Nordvariante umfährt ausgehend von dem Anschluss an der B 404 an die A 39 Bardowick und Scharnebeck im Norden) > Deutliche Vorteile für die Ebensbergvariante aufgrund Vorteilen beim Schutzgut Mensch – Erholen sowie beim Schutzgut Pflanzen und Tiere und beim Schutzgut Boden. Die Nordvariante durchfährt vielschichtig sensible Bereiche.</p> <p>GP 2-17 (westlich oder östlich um Barendorf, Altenmedingen, Römstedt und Röbbel) > Die Variante westlich an den Ortslagen vorbei ist eindeutig vorzugswürdig. Vorteile ergeben sich bei allen Schutzgütern mit Ausnahme beim Schutzgut Kultur- und Sachgüter.</p> <p>GP 1-18 (West- oder Ostkorridor bis östlich Uelzen) > Mit Ausnahme der indifferenten Schutzgüter Klima/Luft und Kultur- und Sachgüter ergeben sich bei allen anderen Schutzgütern deutliche bis sehr deutliche Vorteile für den Ostkorridor mit Integration der B 4 durch das Stadtgebiet von Lüneburg.</p> <p>Insgesamt erfolgt die Auswahl der Varianten sowie die Gewichtung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>und Bewertung der Schutzgüter anhand fachlicher Kriterien nach einer abgestimmten Methodik und in einem offenen Abstimmungsprozess in einer nicht zu beanstandenden Form. Dies umfasst alle untersuchten Untervarianten, Teilvarianten sowie Hauptvarianten und somit auch die Vorzugsvariante GP 1-46/2 mit Verlauf über die B 4 im Stadtgebiet von Lüneburg.</p> <p>Leistungsfähigkeit des Querschnitts Es ist richtig, dass durch den Ausbau der B 4 zur A 39 die Verkehrsbelastungen ansteigen werden. In der Unterlage 21.1 Anhang 5a der Planfeststellungsunterlage wird die ausreichende Leistungsfähigkeit des gewählten Querschnitts der freien Strecke und der Knotenpunkte nachgewiesen. Es ist somit nicht mit erhöhter Staubbildung oder Unfällen zu rechnen.</p>
10.01-04.2	<p>10.1 Varianten - Trassierung -04.2 Bei einer Westumfahrung Lüneburgs wäre ein Tunnel im Bereich Moorfeld nicht notwendig und die Lärmschutzmaßnahme (OPA und zyklische Erneuerung) könnten eingespart werden. Dieser Aspekt hätte in die Variantenfindung einfließen müssen und würde für eine Westumfahrung sprechen.</p>	<p>Das Raumordnungsverfahren zur A 39 hat untersucht, inwieweit das Vorhaben mit den Zielen, Grundsätzen und Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und wie solche Planungen unter raumordnerischen Gesichtspunkten aufeinander abgestimmt werden können. Die Umsetzung der unterschiedlichsten Anforderungen an den Raum muss daher bei gleichzeitiger Nachhaltigkeit der Maßnahme auch immer soziale, ökonomische und ökologische Kriterien miteinander vereinbaren. Wegen seines fachübergreifenden Charakters ist das Raumordnungsverfahren besonders geeignet, die oftmals widerstreitenden Planungen und Nutzungsansprüche abzustimmen. Es schließt die Prüfung von Trassen- und Standortalternativen ein. Mit der in das Verfahren integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Raumordnungsverfahren außerdem darauf ausgerichtet, Eingriffe in schützenswerte Bereiche abzuwenden oder unvermeidbare Eingriffe und Umweltbelastungen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Im Raumordnungsverfahren zur A 39 erfolgte eine Beteiligung von öffentlichen, Verbänden und der Öffentlichkeit, die ihrerseits Stellung zur Planung der A 39 nehmen konnten. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zur A 39 ist die sogenannte Landesplanerische Feststellung vom 24.08.2007, in der die zuständige Landesplanungsbehörde ihre</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>raumordnerische Bewertung des Vorhabens dargelegt hat, und die in den nachfolgenden Zulassungsverfahren zu berücksichtigen ist. Sie hat gutachterlichen Charakter und entfaltet daher keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber dem Träger des Vorhabens und Einzelnen. Sie ersetzt nicht das Planfeststellungsverfahren. In den Planfeststellungsverfahren der einzelnen Abschnitte der A 39 sind die vorgetragenen Einwendungen und Sachthemen abschließend zu würdigen. Darin eingeschlossen können auch solche sein, die sich auf das Raumordnungsverfahren beziehen, soweit diese für die Zulassungsentscheidung von Bedeutung sind.</p> <p>Die Investitionskosten für die A 39 sind im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren hinreichend genau ermittelt worden und waren ein Bestandteil der Variantenvergleiche zur Findung der Vorzugstrasse.</p>
10.01-05	<p>10.1 Varianten - Trassierung -05 Zur Entlastung der Gemeinde Bienenbüttel, soll die Trasse an den östlichen Rand des Gemeindegebietes verlegt werden. Die Betroffenheit des Ortes Wulfstorf würde somit verringert werden können und die Zerschneidungswirkung abgemildert.</p>	<p>Das Argument bezieht sich auf die Trassierung im Abschnitt 2 und ist daher nicht Bestandteil dieses Verfahrens.</p> <p>Die Zerschneidungswirkung der Autobahn wird durch die Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal minimiert.</p> <p>Varianten östlich von Wulfstorf wurden im Zusammenhang mit dem Variantenvergleich GP 7-50 untersucht und waren nicht vorzugswürdig.</p>
10.01-06	<p>10.1 Varianten - Trassierung -06 Die Trassierung des Abschnittes 1 ist fehlerhaft. Die Radien des Linienverlaufs sind zu klein. Dies erfordert ein Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zudem lassen die Planungen keine Erweiterung zu und sind somit nicht zukunftsfähig.</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfs Elemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfsparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden.</p> <p>Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt.</p> <p>Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltstufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Jeder Regelquerschnitt weist einen Einsatzbereich aus und ist daher für eine Spanne von verschiedenen Verkehrsstärken einsetzbar. Dadurch sind bei den Querschnitten jeweils noch Kapazitäten für Mehrverkehr vorgesehen.</p>
10.01-07	<p>10.1 Varianten - Trassierung -07 Die Variante "Westumfahrung" muss aus finanzieller Sicht mit der Variante eines Tunnelbauwerks (bzw. generell den Lärmschutzmaßnahmen wie OPA etc.) abgeglichen werden. Hierbei muss der geplante Tunnel in Relation zu einem 700m langen Tunnel gesetzt werden. Diese Varianten müssen gegenübergestellt und geprüft werden.</p>	<p>Der finanzielle Aspekt der Lärmschutzmaßnahmen spielt bei der Entscheidung gegen die Westumfahrung eine nachrangige Rolle. Vor allem die umweltfachlichen Belange überwiegen bei der Vorzugsvariante auf der vorhandenen B4.</p> <p>Ab dem Lüner Holz ergibt sich trotz der erhöhten Verkehrsmengen eine Reduzierung der Lärmbelastung sowohl für die Wohngebiete als auch für die Erholungsräume. Im Bereich Moorfeld wird sogar eine deutliche Verbesserung erreicht. In den Variantenvergleichen zum Raumordnungsverfahren war dementsprechend zu berücksichtigen, dass bei einer Linienführung der A 39 außerhalb von Lüneburg erhebliche Lärmbelastungen durch die B 4 im Stadtgebiet verbleiben würden und keine wahrnehmbare Verbesserung der aktuellen Lärmsituation zu erwarten wäre. Somit ist der Umfang der Neubelastung von Siedlungsbereichen außerhalb von Lüneburg in den Variantenvergleichen entsprechend eingegangen.</p> <p>Ein 700m langer Tunnel wäre im Vergleich zu dem Schutzzwecke unverhältnismäßig groß und Richtung Süden aufgrund der Anschlussstellensituation nicht umsetzbar. Daher ist ein Vergleich in diesem Zusammenhang nicht angebracht.</p>
10.01-08	<p>10.1 Varianten - Trassierung -08 Die Vorzugsvariante im Bereich der Ilmenauquerung wird im Hinblick auf die private Betroffenheit von Eigentumsbelangen und gewerblichen Nutzungsinteressen beanstandet. Bereits in der Beschreibung der Varianten und insbesondere beim Variantenvergleich "Ilmenauquerung" wird eine Wertung vorgenommen. Bei der nördlichen Querung wird der Eingriff in das Industriegebiet Lüner Heide als relativ gering beschrieben. Das ist wegen der Betroffenheit der Einwender</p>	<p>Für die Ilmenauquerung wurde im Zuge der Entwurfsplanung eine Optimierung der Vorzugstrasse der Linienführung vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Kriterien für die Bewertung der nördlichen und der südlichen Querung der Ilmenau herangezogen. In der Gesamtschau hat sich die nördliche Querung der Ilmenau als Vorzugsvariante herausgestellt. Dabei überwogen</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Vermeidung zusätzlicher Eingriffe in das FFH-Gebiet - die Vermeidung von Eingriffen in das Gewerbegebiet Goseburg - kürzere Bauwerkslängen

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>(Schreiben 831) fehlerhaft und in einer Beschreibung so nicht hinnehmbar. Es wird in Grundeigentum mit befestigten Flächen eingegriffen. Die gewerbliche Nutzung wird so nicht mehr möglich sein. Der Eingriff ist existenzgefährdend. Dies wurde nicht in die Abwägung eingestellt. Schon deshalb ist die Abwägung materiell mangelhaft. Die Einwender bemängeln, dass die Querungslänge des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen nicht als alleiniges Hauptkriterium herangezogen werden kann, zumal auch diese Herleitung fehlerhaft ist.</p>	<p>- der größere mögliche Kurvenradius und geringere Baukosten gegenüber - Eingriffen in das Industriegebiet "Lüner Heide" und Eingriffen in bedeutende Biotopstrukturen.</p> <p>Bei einer südlichen Verschiebung der Richtungsfahrbahn würde das nördliche Ufer der Ilmenau auf einer Länge von ca. 180 m vollständig überbaut. Darüber hinaus griffe die Böschung direkt ins Gewässer ein, wodurch erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen 3260 (Flüsse der planaren Stufe) und 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren) nicht auszuschließen sind. Im Rahmen eines FFH-Abweichungsverfahrens nach § 34 Abs. 3 BNatSchG wäre darzulegen, dass zumutbare Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen nicht gegeben sind. Mit der Genehmigungsstrasse liegt jedoch eine entsprechende Alternative vor.</p> <p>Der Umfang der Beeinträchtigung der gewerblichen Nutzung der Fläche sowie eine mögliche Existenzgefährdung des Betriebes werden separat geprüft.</p>
10.01-09	<p>10.1 Varianten - Trassierung -09 Bei der Darstellung der südlichen Querung der Ilmenau wird angeführt, dass ein Weg mit Grundstückszufahrten zu überbauen wäre und deshalb eine 330m lange Stützmauer erforderlich würde. Wie aus der als Anlage beigefügten Abbildung deutlich wird, werden die Grundstückszufahrten über den Weg nicht benötigt. Die Erschließung ist anderweitig gesichert und auch entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt. Der Weg, der derzeit als Grundstückszufahrt verwendet wird, ist nicht auf die Erschließung eines Industriegebiets ausgelegt. Zudem stehen die Flurstücke 1/65 und 101/171 im Eigentum der Hansestadt Lüneburg. Die Inanspruchnahme dieser Flächen liegt daher sehr viel näher als die Inanspruchnahme von Flächen privater Grundstückseigentümer. Der Wirtschaftsweg ist an dieser Stelle auch nicht zwingend</p>	<p>Der benannte Weg schließt unmittelbar an die Straße "Bei der Pferdehütte" an und verläuft weiter an der Böschungsunterkante bis zum westlichen Widerlager der Ilmenaubrücke. Diese Zufahrt wird auch weiterhin benötigt. Damit ändert sich an der Bewertung des Eingriffs grundsätzlich nichts.</p> <p>Die wesentlichen Faktoren die für die gewählte Trasse sprechen sind nicht durch den Wirtschaftsweg begründet sondern hauptsächlich durch :</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Vermeidung zusätzlicher Eingriffe in das FFH-Gebiet - die Vermeidung von Eingriffen in das Gewerbegebiet Goseburg - kürzere Bauwerkslängen - der größere mögliche Kurvenradius und geringere Baukosten

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>erforderlich zur Erschließung von Bahnanlagen und landwirtschaftlichen Flächen nördlich der Trasse. Die Einwender erwarten, dass die Erschließungsstraßen entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans hergestellt werden.</p> <p>Inwieweit sich beim Verzicht auf die entbehrliche Verlegung des Weges eine 300 m lange Stützmauer erübrigt, ist aus den Planunterlagen nicht ablesbar. Aufgrund der mangelnden Genauigkeit der Abbildungen 3-3 und 3-4 sind diese nicht ausreichend lesbar, um hierzu eine Stellungnahme abgeben zu können.</p> <p>Insofern sind die ausgelegten Unterlagen zum Variantenvergleich mangelhaft.</p>	
10.01-10	<p>10.1 Varianten - Trassierung -10 Der Errichtung einer Stützwand auf dem Flurstück 10/402 (Schreiben 831) wird im Hinblick auf die schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen auf den Grundbesitz der Einwender widersprochen.</p>	<p>Aufgrund der Querschnittsverbreiterung in Verbindung mit der Einfahrtsrampe von der B 209 zur A 39 wird eine Flächeninanspruchnahme auf dem Flurstück 10/402 erforderlich. Dabei wurden die Entwurfsparameter der Rampe bereits so optimiert, dass ein möglichst geringer Eingriff erforderlich wird. Durch die zusätzliche Anordnung der Stützwand (BW 100) wird der geringstmögliche Eingriff realisiert. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich.</p> <p>Ein Entfallen der Rampe zugunsten eine Knotenpunktlösung mit Linksabbieger auf der B209 wurde durch den Vorhabenträger zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Knotenpunktberechnungen zeigen, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts erst unter Berücksichtigung von 2 zusätzlichen Linkabbiegespuren von Norden kommend erreicht wird.</p> <p>Die Erfordernis diese 2 Linksabbiegespuren und eine Rechtsabbiegerspur auf der Rampe zur A39 zusammen-zuführen, ist in der zur Verfügung stehenden Länge nicht möglich, außerdem ist die benötigte zusätzliche Flächeninanspruchnahme deutlich größer und bedarf eines großräumigen Eingriffs in die Bestandstrasse der B209.</p> <p>Aus diesen Gründen ist diese Variante nicht vorzugswürdig. Die Befahrbarkeit/Umfahrung des Gewerbegrundstücks mit einem Sattelzug ist bei der vorliegenden Planung weiterhin gewährleistet</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		aber auch wie derzeit nur dann, wenn nicht alle Pkw – Stellplätze belegt sind. Die nordöstlich des Gebäudes in der Mitte der befestigten Fläche gekennzeichneten Stellplätze können auch jetzt bei Sattelzugverkehr nicht genutzt werden.
10.01-11	10.1 Varianten - Trassierung -11 Bei der südlichen Querung der Ilmenau wird auf einer Länge von 130 m eine Überbauung der östlichen Uferrandbereiche der Ilmenau erwartet. Insoweit kann auch nicht nachvollzogen werden, wo und inwiefern eine Stützmauer zur Sicherung der Uferrandbereiche auf ca. 100m Länge benötigt werden sollte.	Bei dieser Betrachtung sind Kreuzung des Überschwemmungsgebietes und Schutz der Uferrandbereiche voneinander zu unterscheiden. Der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet erstreckt sich über eine Länge von ca. 150 m. Davon reicht der Eingriff auf einer Länge von ca. 100 m so nahe an den Uferrandbereich der Ilmenau heran, dass zu dessen Schutz der Bau einer Stützmauer erforderlich wird.
10.01-12	10.1 Varianten - Trassierung -12 Bei dem Variantenvergleich der Ilmenauquerung wurde eine alternative Führung der neuen Straße auf Stelzen nicht untersucht. Dadurch wird eine Vorzugsvariante gewählt die im weiteren Verlauf einen Eingriff in privates Grundeigentum auslöst. Dieser Eingriff ist somit nicht begründet.	Eine südliche Querung der Ilmenau "auf Stelzen" würde eine erhebliche Verlängerung des Brückenbauwerkes bedeuten, was die Bezeichnung "auf Stelzen" impliziert und wäre unverhältnismäßig teuer. Eine solche Lösung wurde daher aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiter verfolgt. Auch eine aufgeständerte Lösung würde einen erheblichen Eingriff in das FFH-Gebiet bedeuten. Die grundlegende Festlegung der Variante bezieht sich auf eine Trassierung der neuen A39 auf der Bestandstrasse der B4 unter Erhalt möglichst vieler bestehender Anlagen. Hierbei bleibt das vorhandene Kreuzungsbauwerk der B209 unverändert. Dieser Umstand, der sowohl erhebliche Kosten einspart als auch die Abwicklung der kreuzenden bauzeitlichen Verkehre ohne Einschränkungen ermöglicht bedingt größtenteils die Flächeninanspruchnahme auf dem Grundstück.
10.01-13	10.1 Varianten-Trassierung -13 Die Darstellung, dass mit der Stützmauer bei der Nordtrassierung der Ilmenaubrücke nicht in befestigte Flächen eingegriffen werde ist im Hinblick auf den Eingriff in befestigte Stellplatzflächen unrichtig.	Zum Zeitpunkt des Variantenvergleichs und des seinerzeit geplanten Querschnitts war die Aussage vollkommen richtig, Infolge des nunmehr geplanten Querschnittes lässt sich ein Eingriff in die befestigten Flächen nicht mehr vollständig vermeiden.
10.01-14	10.1 Varianten-Trassierung -14 Die höheren Baukosten bei der Südvariante können nicht als maßgeblich herangezogen werden, um Eingriffe in	Die höheren Baukosten sind nur eines von mehreren Kriterien des Variantenvergleichs und nicht allein maßgebend für die gewählte Vorzugsvariante. Die Wahl der Vorzugsvariante erfolgte in Abwägung

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Grundeigentum zu rechtfertigen, die zu einer Existenzgefährdung führen. Höhere Bauwerkskosten aufgrund kürzerer Bauwerkslängen sind - auch unter Berücksichtigung des Gesamtkostenvolumens - als nachrangig anzusehen, zumal mit der Wahl der Trassierung auf der Ortsumgehung (und nicht einer Westumfahrung) bereits höhere Kosten in Kauf genommen wurden.</p>	<p>aller Kriterien wie Raumordnung und Städtebau, Verkehrsverhältnisse, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit.</p> <p>Der Umfang der Beeinträchtigung der gewerblichen Nutzung der Fläche sowie eine mögliche Existenzgefährdung des Betriebes werden separat geprüft.</p>
10.01-15	<p>10.1 Varianten - Trassierung -15 Es ist in keiner Weise akzeptabel, dass das vorgelegte Anschlussstellenkonzept auf Basis einer zweifelhaften Verkehrssimulation erstellt wird. Die Gestaltung der Trassenverläufe und die Anbindung der B 216 sowie der L 221 bewerten wir insgesamt als umständlich und unübersichtlich. So sieht der vorgestellte Trassenverlauf getrennte Anschlussstellen der A 39 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. In der Folge werden die Verkehrsteilnehmer insbesondere in der Bauphase vermehrt ab dem Kreisel in Barendorf die K 40 nutzen, um nach Lüneburg zu kommen. Das bedeutet für die K 40 eine Zunahme des Umgehungsverkehrs, wodurch wiederum Wendisch Evern belastet würde.</p>	<p>Die B 216 bleibt in ihrer Funktion als Zubringer zur Hansestadt Lüneburg erhalten. Sie wird lediglich nach der Querung des Elbe-Seitenkanals in Richtung Süden verschwenkt, bindet aber bereits in Höhe des Gewerbegebietes Bilmer Berg I in die alte Trasse ein und verläuft als Dahlenburger Landstraße weiter ins Stadtzentrum. Ein zügiger Verkehr kann mit einer intelligenten Steuerung der Lichtsignalanlagen (Koordinierung) erreicht werden. Eine Zunahme des Umgehungsverkehrs über die K 40 ist nicht zu erwarten. Die Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2030 auf dem nachgeordneten Netz sinkt durch den Bau der A 39 gegenüber dem Bezugsfall (ohne A 39 aber mit allen Vorhaben, deren Realisierung bis zum Jahr 2030 zu erwarten ist) maßgeblich. So sind auf der B 216 im Bereich der Ortslage Barendorf deutlich reduzierte Belastungen (um bis zu -5.300 Kfz/24h westlich Barendorf) zu erwarten. Für die K 28 südlich Barendorf wird ein Absinken um - 2.400 Kfz/24h, für die K 40 in/aus Richtung Wendisch Evern von -200 Kfz/24h prognostiziert.</p>
10.01-16	<p>10.1 Varianten -Trassierung -16 Die Entscheidung für eine Variante anhand vorgelegter Variantenmatrix ist bereits aufgrund der Bewertungsmängel abwägungsfehlerhaft. Allein die Korrektur der zwei unzureichenden Bewertungen in der Variantenmatrix hätte bereits zur Entscheidung für die sog. Linienbestimmungsvariante führen müssen. Darüber hinaus ist die Variantenmatrix aus oben genannten</p>	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum andern ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>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>landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen.</p> <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamt-vorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann. Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>ca. 70 m südlich der vor-handenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Be-reich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Län-ge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreu-zungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der An-schluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2:</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p> <p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgedgliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)- Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung- Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung- Variante 5 (Süd/West)- Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none">- mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II,

Problem-NR	Problem	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> - mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK, - mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg - sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage. <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p> <p>Der Nachweis der Richtigkeit der Abwägung ist 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.</p>
10.01-17	<p>10.1 Varianten-Trassierung -17 Der Einwender widerspricht als Einwohner von Lüneburg-Moorfeld der Realisierung des Vorhabens und insbesondere der aktuellen Linienführung im Bereich Lüne-Moorfeld. Das Wohngebiet Moorfeld ist durch die aktuelle Trassenführung am stärksten belastet.</p>	<p>Die gegenwärtig durch die Hansestadt Lüneburg verlaufende vierstreifige Bundesstraße B4 weist im Bereich des Stadtteils Lüneburg Moorfeld eine ausgeprägte Einschnittslage aus und zerschneidet den Stadtteil. Durch den geplanten Bau eines Lärmschutztunnels wird die Zerschneidung des Wohngebietes aufgehoben. Der Deckel des Lärmschutztunnels wird begrünt. Auf dem Tunneldeckel sind Rad- und Gehwege geplant, die den bisher getrennten Stadtteil wieder verbinden.</p>
10.01-18	<p>10.1 Varianten-Trassierung -18 Die Unterschreitungen von RAA-Entwurfparametern werden als Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beschrieben. Dabei sind sie der Tatsache geschuldet, dass</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfparameter</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>hier eine Autobahn auf einer dafür ungeeigneten Trasse geplant wird, was im Raumordnungsverfahren ignoriert wurde.</p>	<p>der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
10.01-19	<p>10.1 Varianten -Trassierung -19 Die Interessen der Stadt bzgl. der Entwicklungsmöglichkeiten am Bilmer Berg wurden falsch abgewogen. Durch dieses fehlerhafte Ergebnis wurde ein Verschwenken der B 216 vorgesehen der teuer und verkehrlich unvorteilhaft ist.</p>	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum andern ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamtvorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1: Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vorhandenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanalquerung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn überführt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreuzungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“ wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der Anschluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.

Problem- NR	Problem	Antwort
		<ul style="list-style-type: none">- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung). Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p> <p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgegliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)

Problem-NR	Problem	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> - Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung - Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung - Variante 5 (Süd/West) - Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II, - mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK, - mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg - sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage. <p>Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p> <p>Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Anpassung der B216 bis zur AS B216 insoweit, dass ein Eingriff in die sogenannte „Apfelallee“ reduziert werden kann. Hierbei wird eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden sowie eine Anpassung der Anschlussstelle</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>untersucht. Die Änderungen haben jeweils eine Reduzierung der Trassierungsparameter zur Folge, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und den Eingriffen in die Umgebung abgewogen werden. Es werden hierbei zwei weitere Varianten verglichen. Zuerst die sogenannte „Mittellösung“. Hierbei wird die B216 soweit nach Norden verschoben, dass der Verlauf der B216 die „Apfelallee“ nicht mehr zerschneidet und die Rampen im Süd-West-Quadranten weitestgehend aus der Apfelallee herausgeschoben werden und somit lediglich tangentielle Eingriffe verursachen.</p> <p>In der 2. Variante („Minimalvariante“) erfolgt nur eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden, so dass die Trasse die „Apfelallee“ nur noch tangiert und keine Eingriffe in die vorhandenen Bäume verursacht. Der Knotenpunkt B 216/L 221 wird hierbei nahezu unverändert beibehalten.</p> <p>In beiden Varianten sind für die Trassierung der B216 Reduzierungen der Planungsparameter erforderlich. Aus Analogiebetrachtungen zu anderen Regelwerken (RAL) i.V. m. einer zulässigen Geschwindigkeit von $v_{zul} = 70 \text{ km/h}$ lassen sich bei beiden Varianten für die B216 jedoch keine negativen Auswirkungen ableiten.</p> <p>Für die Rampen der AS B216 bei der sogenannten „Minimalvariante“ gilt es darauf hinzuweisen, dass eine Trassierung an den unteren Grenzwerten für eine Neubaumaßnahme (im Bereich der AS B 216 vollumfänglich zutreffend) nicht anzustreben ist. Negativ wirkt sich zudem der Umstand aus, dass die westlichen Schleifenrampen in der betrachteten Variante nicht in einem konstanten Bogen durchfahren werden können. Dies ist hinsichtlich Fahrdynamik und aus Gründen der Beschilderung/Erkennbarkeit ungünstig zu bewerten und i.V.m. einer Trassierung an den unteren Grenzwerten kritisch zu beurteilen. Außerdem wird der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten sind.</p> <p>Die sogenannte „Extremvariante“, die Eingriffe vollständig vermeidet und die „Apfelallee“ mit einem ausreichend großen Bauwerk unterführt wird aus technischen Gründen nicht weiter untersucht.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
10.01-20	<p>10.1 Varianten -Trassierung -20 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 würde und eindeutig besseren Lärmschutz gegenüber der sog. optimierten Südvariante aufweist, die sich auf gleicher Höhe wie Barendorf befinden würde, so dass der Schall frei weitergetragen werden kann.</p>	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A 39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A 39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum andern ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Die Hansestadt Lüneburg plant, das Gewerbegebiet Bilmer Berg zwischen dem bereits erschlossenen Abschnitt Bilmer Berg I und dem Elbe-Seitenkanal zu erweitern (Bilmer Berg II). In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Lüneburger Hafens berücksichtigt. Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung durchschneidet dieses Gebiet.</p> <p>Der Variantenvergleich bezieht sich aufgrund der abschnittsübergreifenden Betrachtung auf den Bereich zwischen der B 216 / L 221 (Abschnitt 1) und dem Brückenbauwerk östlich des ESK über die Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (Abschnitt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich erfolgte maßgeblich im Jahr 2008 in zwei Schritten. Im ersten Schritt des Variantenvergleichs wurden für die drei Trassenvarianten Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz untersucht und für jede Trassenvariante die Vorzugslösung ermittelt. Im zweiten Teil der Variantenuntersuchung erfolgte der Vergleich der BAB-Trassenvarianten einschließlich der jeweiligen Vorzugsverknüpfung mit dem nachgeordneten Netz. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wurde die Gesamt-vorzugslösung für den Trassenverlauf im Bereich Bilmer Berg ausgewiesen, die im Oktober 2008 vorlag.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Untersuchte Varianten Abschnitt 1:</p> <p>Die nördliche Trassenvariante der BAB 39 orientiert sich westlich des Elbe-Seitenkanals weitestgehend an dem bestehenden Verlauf der B 216. Lediglich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 erfolgt eine südliche Abrückung der BAB-Achse von der bestehenden B 216, damit die Anordnung der neuen AS B 216 erfolgen kann.</p> <p>Im weiteren Trassenverlauf quert die BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 70 m südlich der vor-handenen B 216. Bedingt durch den Kreuzungswinkel von ca. 56 gon und den örtlichen Zwangspunkten wird ein Bauwerk von ca. 140 m Länge erforderlich. Beidseitig der Kanal-querung wird das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Länge von ca. 2.400 m durchfahren. Im Waldgebiet kreuzt die Trasse der BAB 39 die Kreisstraße K 40. Aufgrund des Abstandes des Kreuzungspunktes BAB 39/K 40 zum vorhandenen Bauwerk der K 40 über den Elbe-Seitenkanal von ca. 350 m kann die K 40 über die Autobahn über-führt werden. Durch die Überführung der K 40 können die Dammlagen der BAB 39 im Be-reich des „Bilmer Strauches“ erheblich minimiert werden. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Nordvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und eine vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die Vorzugstrasse der Linienbestimmung schwenkt aus der nördlichen Trassenvariante im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221 südlich ab. Die Verknüpfungen der BAB 39 mit der B 216 und der B 216 mit der L 221 erfolgen analog der Nordvariante. Im weiteren Trassenverlauf kreuzt die Linienbestimmungsvariante den Elbe-Seitenkanal ca. 750 m. südlich der vorhandenen B 216. Der Kreuzungswinkel mit dem Elbe-Seitenkanal beträgt nunmehr ca. 43 gon. Damit wird ein Bauwerk von ca. 225 m Länge erforderlich. Östlich und westlich der Kanalquerung kreuzt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf einer Län-ge von ca. 1.600 m. Die Kreuzung der BAB 39 mit der K 40 erfolgt in etwa am selben Kreu-zungspunkt wie bei der Nordvariante. Zur Vermeidung hoher Dammlagen im Bereich des „Bilmer Strauches“</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>wird die K 40 ebenfalls überführt. Nach der Überführung der K 40 quert die Linienbestimmungsvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 160 m) und die vorhandene Bahnstrecke in Dammlage.</p> <p>Die südliche Trassenvariante der BAB 39 schwenkt im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg I aus der Linienbestimmungstrasse nach Süden ab. Die Verknüpfung der BAB 39 mit der verlegten B 216 erfolgt hier ca. 200 m südlich des vorhandenen Knotenpunktes B 216/L 221. Die neue AS B 216 wird ebenfalls als diagonales halbes Kleeblatt ausgebildet. Der Anschluss der L 221 an die übergeordnete B 216 erfolgt über einen niveaugleichen Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse der BAB 39 den Elbe-Seitenkanal ca. 900 m südlich der vorhandenen B 216 mit einem Kreuzungswinkel von ca. 39 gon. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt dabei ca. 240 m. Im Anschluss an die Kanalquerung durchfährt die Trasse das Waldgebiet „Bilmer Strauch“ auf ca. 500 m Länge. Mittig im Waldgebiet „Bilmer Strauch“ erfolgt die Kreuzung der K 40. Aufgrund der geringen Entwicklungslänge zwischen dem Kreuzungspunkt BAB 39/K 40 und dem Kreuzungspunkt K 40/Elbe-Seitenkanal (ca. 100 m) ist eine Überführung der K 40 über die BAB 39 nicht möglich. Die erforderliche Unterführung der K 40 bedingt damit hohe Dammlagen der BAB 39 im Bereich des „Bilmer Strauches“. Nach der Kreuzung der K 40 quert die Südvariante der BAB die Landwehr (auf ca. 100 m) und die vorhandene Bahntrasse in Dammlage, bevor sie wieder auf die Linienbestimmungsvariante einschwenkt.</p> <p>Die untersuchten Varianten wurden anhand der Wertungskriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit bewertet. Unter Berücksichtigung aller vier Wertungskriterien bei Berücksichtigung der Planungsabsichten zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II liegen die Linienbestimmungsvariante und die Südvariante vorn. Der Abfall der Nordvariante resultiert hier eindeutig aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten, die hingegen mit der Südvariante optimal abgedeckt werden. Unter Berücksichtigung der raumordnerischen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Entwicklungsziele der Stadt Lüneburg und aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorteile aus Umweltsicht noch stärker ausprägen als bei der Linienbestimmungsvarianten, erhält die Südvariante der BAB 39 den Vorzug mit leichten Vorteilen gegenüber der Linienbestimmungsvariante.</p> <p>Untersuchte Varianten Abschnitt 2: Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Grundlage für die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 waren die vorliegenden o.g. Untersuchungen. Neben den o.g. Maßgaben zur Berücksichtigung des Kreuzungswinkel ESK und der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg für das Gewerbegebiet Bilmer Berg II traten im Abschnitt 2 folgende Aspekte hinzu, die Auswirkungen auf den Verlauf der A 39 vom Abschnittsübergang Abschnitt 1 / Abschnitt 2 hatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung ist in den Parallellagen zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist die im Bereich Wendisch-Evern geplante Gefahrgutliegestelle in Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundeswehrverwaltung zu überprüfen.- Nach dem Linienbestimmungserlass ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. <p>Trassierungsrelevanten Auswirkungen ergeben sich insofern, als der geplante Standort der Anlegestelle für Gefahrguttransporter am ESK nicht realisiert werden kann, da dieser in einem „Freifliegerbereich“ des Schießplatzes westlich des ESK liegt (Wehrbereichsverwaltung).</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Der durch die A 39 nach Linienbestimmung einzuhaltende Mindestabstand zum ESK (500 Meter im Bereich der Liegestelle) entfällt in diesem Bereich damit.</p> <p>In Bezug auf den technischen Mindestabstand zwischen A 39 und ESK treten durch die Vorgabe, ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu erstellen im Bereich der Parallellage von ESK und A 39 Aspekte hinzu, die einen mittleren Abstand von 100 Metern zwischen den Verkehrswegen erfordern. Insofern wird hier nicht mehr auf einen technischen Mindestabstand abgezielt sondern auf einen naturschutzfachlich begründeten Mindestabstand.</p> <p>Aus den oben genannten, bereits im Abschnitt 1 berücksichtigten und in der zeitlichen Folge im Abschnitt 2 hinzutretenden zusätzlichen Maßgaben und Prüfaufträgen folgte, dass der abschnittsübergreifende Variantenvergleich aus dem Abschnitt 1 im Verlauf der Planungen zum Abschnitt 2 aufgegriffen wurde. Dabei wurde der betrachtete Abschnitt zwischen B216 / L221 (Abschnitt 1) und der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg (Abschnitt 2) beibehalten. Grundlage waren dementsprechend die im Abschnitt 1 ermittelten Varianten Nord, Linienbestimmung und Süd, die unter Berücksichtigung von die Trassierung beeinflussenden Faktoren im Zuge der Planungen im Abschnitt 2 in Untervarianten aufgliedert wurden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Variante 1 (Nord/West)- Variante 2 (Nord/Ost)- Variante 3 (Mitte/West) = Linienbestimmung- Variante 4 (Mitte/Ost) = Linienbestimmung- Variante 5 (Süd/West)- Variante 6 (Süd/Ost) <p>Die Bewertung erfolgte entsprechend des Vorgehens im Abschnitt 1 anhand der Kriterien Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau sowie Wirtschaftlichkeit / Kosten Die Vorzugswürdigkeit</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>der Südvariante als Ergebnis des abschnittsübergreifenden Variantenvergleichs im Abschnitt 1 wurde im Jahr 2009 durch den Variantenvergleich im Abschnitt 2 bestätigt. Vorzugswürdig ist die optimierte Variante Süd/Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit Einbeziehung der Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich Bilmer Berg II, - mit einem gegenüber dem Ergebnis des Variantenvergleichs im Abschnitt 1 weiter optimierten Kreuzungswinkel von A39 und ESK, - mit Berücksichtigung der Verlegung der Gefahrgutliegestelle aus dem Bereich Wendisch Evern südlich der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg - sowie mit Berücksichtigung eines 100 Meter breiten Raumes zwischen ESK und A 39 im Bereich der Parallellage. <p>In die Beurteilung der Varianten einbezogen sind die Kriterien Schall als Teil des Schutzgutes Mensch (mit Berücksichtigung der Ortslage Barendorf) sowie die Investitionskosten / Wirtschaftlichkeit. Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf im Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt. Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p>
10.01-21	<p>10.1 Varianten - Trassierung -21 Als wesentliches Ausschlusskriterium für die südliche Querung der Ilmenau wird der vermeidbare Eingriff in das FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen - DE 2628-331" genannt (Erläuterungsbericht Seite 42). Die Aussagen im Variantenvergleich S. 37 bis 42 zur FFH-Verträglichkeit werden jedoch nicht aus der FFH-Verträglichkeitsprüfung abgeleitet, da für die verworfene Südvariante gar keine Bewertung der FFH-Verträglichkeit vorgenommen worden ist.</p>	<p>Bereits bei der Bearbeitung des Variantenvergleichs der Ilmenauquerung konnte bezogen auf die umweltfachliche Beurteilung inkl. der FFH-Verträglichkeit festgestellt werden, dass aufgrund des Verlaufes der Ilmenau im südlichen Bereich der Eingriff einer südlichen Trasse in das FFH-Gebiet deutlich stärker wäre als bei der Nordvariante. Bei einer Südvariante würden die LRT 3260 und 6430 auf einer großen Fläche direkt überbaut und damit verloren gehen womit der Eingriff deutlich schwerer zu werten ist. Die südliche Verschiebung der Richtungsfahrbahn überbaue bereits auf einer Länge von ca. 130 m das nördliche Ufer der Ilmenau. Darüber</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>In Kapitel 3 der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird bei der Beschreibung des Eingriffsvorhabens überhaupt nicht Bezug genommen auf die beiden möglichen Varianten (nördliche und südliche Querung). Es wird nur eine Variante für die Ilmenaubrücke beschrieben, die offenbar der nördlichen Variante entspricht.</p> <p>Bei der Abwägung der Varianten gibt es auch keinen einzigen Bezug auf das für eine Beurteilung der FFH-Verträglichkeit einschlägige Gutachten ("Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen", Unterlage 19. 3. ").</p> <p>Es liegt somit für Süd- und die Nordvariante keine vergleichbare Beurteilung der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes vor. Die Abwägung, mit der die Bevorzugung der nördlichen Variante begründet wird, ist hinsichtlich der Bewertung der FFH-Verträglichkeit somit fehlerhaft.</p>	<p>hinausgehende Böschungen würden direkt ins Gewässer eingreifen, wodurch erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht auszuschließen sind. Aufgrund der hier notwendigen Überbauung des Ilmenauufers mit seinem Verlauf (selbst bei vergleichbarer Überspannung wie bei der Nordvariante) ist zumindest für den LRT 6430 damit eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Südvariante gegeben. Durch die Nordvariante hingegen sind keine direkten Eingriffe in die Ilmenau und ihre Uferbereiche vorgesehen. Die nördliche Variante rückt darüber hinaus weniger stark von der Trasse der vorhandenen B4 ab, so dass der zusätzliche Flächenverbrauch insgesamt geringer wäre. Daher wurde aufgrund der insgesamt geringeren umweltfachlichen Betroffenheit (insbesondere durch die geringere Beanspruchung des FFH-Gebietes) die Nordvariante als vorzugswürdig betrachtet. Insofern muss die konkrete Betrachtung unter dem Blickwinkel der FFH-Verträglichkeitsprüfung nur für die Nordvariante erfolgen, da die Südvariante ohnehin eindeutig erheblich größerer Auswirkungen mit sich gebracht hätte.</p>
10.01-22	<p>10.1 Varianten-Trassierung</p> <p>-22 Die Ausführungen auf Seite 41 des Erläuterungsberichts, die nördliche Verschiebung der A 39 sei ohne Eingriffe in das Gewässer und die Uferbereichbereiche der Ilmenau möglich, ist so nicht zutreffend. Vielmehr wird in der FFH-Verträglichkeitsprüfung davon ausgegangen, dass Eingriffe erfolgen, die aber als nicht erhebliche Beeinträchtigung bewertet werden.</p> <p>In der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist für die Bewertung der FFH-Verträglichkeit nicht als entscheidend angesehen worden, ob in einen FFH-Lebensraumtyp direkt oder indirekt eingegriffen wird, sondern ob die geplanten Eingriffe als erheblich zu beurteilen sind. So ist im Hinblick auf die Nordvariante in der FFH-Verträglichkeitsprüfung bezüglich der Beurteilung der Eingriffe in die Lebensraumtypen LRT 3260 ("Flüsse der planaren bis montanen Stufe") und LRT 6430 ("Feuchte Hochstaudenfluren") vorgegangen worden (Seite 33 Kapitel 6. 2. 1. und Seite 35 Kapitel 6. 3. 1.).</p> <p>In den genannten Abschnitten der FFH-Verträglichkeitsprüfung</p>	<p>Durch die Nordvariante sind keine direkten Eingriffe in die Ilmenau und ihre Uferbereiche vorgesehen. Die Beeinträchtigungen, die in der FFH-VP prognostiziert werden, entstehen durch die indirekten Wirkungen einer Überspannung der LRT 3260 und 6430 durch das Brückenbauwerk. Selbst bei einem vorsorglich als Flächenverlust gewerteten Eingriff (der es nicht ist!) sind die Beeinträchtigungen nach den Orientierungswerten Lambrecht (2007) nicht erheblich. Durch die Südvarianten werden die LRT 3260 und 6430 auf einer größeren Fläche direkt überbaut und gehen verloren, womit der Eingriff deutlich schwerer ist als bei der Nordvariante. Aufgrund der Überbauung des Ilmenauufers von ca. 180 m zzgl. der vergleichbaren Überspannung wie bei der Nordvariante, ist mindestens für den LRT 6430 eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Südvariante gegeben.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>ist im Einzelnen ausgeführt, dass die Realisierung der Nordvariante mit Eingriffen verbunden ist, dass diese aber nicht als erhebliche Beeinträchtigungen bewertet werden. Eine entsprechende Prüfung ist für die Südvariante nicht vorgenommen worden. Es kann angenommen werden, dass bei einer Prüfung der Südvariante ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten wäre, dass nämlich der absolute Flächenverlust an FFH-Lebensraumtypen unterhalb des in der Verträglichkeitsprüfung genannten Orientierungswertes liegt und dass deshalb auch für diese Variante nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensraumtypen 3260 und 6430 ausgegangen werden kann.</p> <p>Damit sind beide Varianten als FFH-verträglich zu beurteilen. Das auf Seite 42 des Erläuterungsberichts angenommene "wesentliche Ausschlusskriterium für die südliche Querung der Ilmenau" ist zu Unrecht angenommen worden. Die Voraussetzungen für die Anwendung dieses Ausschlusskriteriums liegen nicht vor.</p>	
10.01-23	<p>10.1 Varianten - Trassierung -23 Variantenvergleich Ilmenauquerung: Durch die Nordvariante sind lt. Erläuterungsbericht S. 42 "bedeutende Biotopstrukturen (Erlen-Eschen-Sumpfwälder) betroffen", die bei der südlichen Verschiebung geschont werden." Die Nordvariante greift dabei in einen größeren Komplex des LRT 91 EO "Erlen-Eschen- und Weichholzauenwälder" (Biotoptypen: WARS/WET) ein, wie der Konfliktkarte des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19. 1.2) zu entnehmen ist.</p> <p>Die im Bereich der Nordvariante vorkommenden Waldbiotoptypen WARS und WET gehören nicht nur zu dem FFH-Lebensraumtypen 91 EO, denen auch außerhalb der Grenzen von FFH-Gebieten ein besonderer Schutzbedarf zukommt. Sie sind auch gemäß § 30 BNatSchG als Biotope geschützt.</p> <p>Für den nördlichen Bereich des Waldkomplexes, der zum Landschaftsschutzgebiet Lüneburg gehört, definiert die</p>	<p>Auch die Waldflächen auf der östlichen Seite der Ilmenau, südlich der B4 sind als FFH-Lebensraumtyp 91 E0 erfasst worden (siehe Unterlage 19.1.2, Blatt 1-D1). Die vergleichsweise geringen quantitativen und qualitativen Unterschiede zwischen den Varianten können die deutlich größeren Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen, insb. der erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 6430, durch die Südvariante nicht aufwiegen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg das folgende spezielle Erhaltungsziel: "Schutz und Entwicklung naturnaher Waldkomplexe der Niederungen mit Erlen-Eschenwäldern, Erlenbruchwäldern und feuchten Eichen-Hainbuchenwäldern sowie bodensauren Eichenmischwäldern an den Talrändern" . Die Beeinträchtigung der wertvollen Waldbiotoptypen durch die Nordvariante wird überhaupt nicht in die Beurteilung der Varianten einbezogen. Sie müsste zum Vorzug der Südvariante führen.</p>	
10.02	10.2. Varianten - Tank- und Rastanlagen	
10.02.01	10.2.1 Varianten - Tank- und Rastanlagen - Rastanlagen allgemein	
10.02.02	10.2.2 Varianten -Tank- und Rastanlagen -Rastanlagenkonzept	
10.02.02-01	<p>10.2.2 Varianten - Tank- und Rastanlagen - Rastanlagenkonzept -01 Der Bilmer Berg böte sich für eine Rastanlage an, denn hier wären die Leitungswege deutlich kürzer als bei der nahe Barendorf geplanten Rastanlage. Es ist nicht ersichtlich, warum das Interesse der Stadt Lüneburg, hier ein Gewerbegebiet zu erweitern, schwerer wiegt als das Interesse der Gemeinde Barendorf, die hier Nachteile erwartet. Die Planunterlagen müssten dahingehend geändert werden, dass ein Optimum der Planung aus Sicht des Straßenbaus erreicht wird.</p>	<p>Das Rastanlagenkonzept sieht mit der Vorzugsvariante 5.3 im Abschnitt 1 keine Rastanlage vor. Die Standortauswahl für die geplante PWC Anlage bei Barendorf (Abschnitt 2) ergibt sich aus der Abwägung der Kriterien: Abstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle, Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage, Trassierung und Bauwerke, Bebauung/Bauleitplanung/Fremdleitungen, Ver- und Entsorgung, Baugrund/Grundwasser, Altlasten, Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit), Umwelt, Vernetzung. In den Kriterien Umwelt und Bebauung / Bauleitplanung sind auch die Belange des Schutzgutes Mensch (einschließlich der Erholung) berücksichtigt und bewertet worden. Anhand der Überlagerung der Bewertungen der verschiedenen Kriterien konnten geeignete Bereiche als mögliche Standorte von Rastanlagen ermittelt werden. In einem nächsten Schritt wurden diese aus den Bewertungsbändern ermittelten möglichen Standorte zusammengefügt und in Varianten gegenübergestellt. Im Ergebnis dieser Bewertungen hat sich unter Abwägung aller</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Kriterien der Standort bei Barendorf als günstigster Standort für die Anordnung einer PWC Anlage – auch im Vergleich zum Standort Bilmer Berg erwiesen.</p> <p>Gegen den Standort Bilmer Berg spricht insbesondere der geringe Abstand zu der AS B 216.</p>
10.02.02-02	<p>10.2.2 Varianten - Tank- und Rastanlagen - Rastanlagenkonzept -02 In den Richtlinien der Bundesregierung ist es vorgesehen, dass Rast- und Tankanlagen Teil der Planung einer Autobahn sind. Für die A39 gibt es noch kein Konzept. Die Planfeststellung eines einzelnen Abschnittes ist ohne Tankanlagenkonzept nicht zulässig.</p>	<p>Für den Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg wurde ein Rastanlagenkonzept erarbeitet. Das Rastanlagenkonzept war jedoch nicht notwendiger Gegenstand der Auslegung. Mit der Vorzugsvariante 5.3 ist im Abschnitt 1 keine Rastanlage vorgesehen. Die Standortauswahl für die Anlagen ergibt sich aus der Abwägung der Kriterien: Abstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle, Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage, Trassierung und Bauwerke, Bebauung/Bauleitplanung/Fremdleitungen, Ver- und Entsorgung, Baugrund/Grundwasser, Altlasten, Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit), Umwelt, Vernetzung. In den Kriterien Umwelt und Bebauung / Bauleitplanung sind auch die Belange des Schutzgutes Mensch (einschließlich der Erholung) berücksichtigt und bewertet worden. Anhand der Überlagerung der Bewertungen der verschiedenen Kriterien konnten geeignete Bereiche als mögliche Standorte von Rastanlagen ermittelt werden. In einem nächsten Schritt wurden diese aus den Bewertungsbändern ermittelten möglichen Standorte zusammengefügt und in Varianten gegenübergestellt.</p> <p>Die Vorzugsvariante 5.3 sieht die folgenden Standorte vor: PWC Anlage 1 bei Barendorf PWC Anlage 2 bei Solchstorf Tank- und Rastanlage Nord bei Riestedt PWC Anlage 3 bei Kattien PWC Anlage 4 bei Wollerstorf PWC Anlage 5 westlich Automobiltestgelände</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Tank- und Rastanlage Süd bei Jembke
10.02.02-03	<p>10.2.2 Varianten - Tank- und Rastanlagen - Rastanlagenkonzept</p> <p>-03 Nach den Abständen aus der Richtlinien für die Anlage von Rastanlagen müsste die PWC-Anlage bei Barendorf (Abschnitt 2) im Stadtgebiet Lüneburg, Abschnitt 1 liegen müssen. Sie wurde aber weiter entfernt im Abschnitt 2 positioniert.</p>	<p>Das Rastanlagenkonzept sieht mit der Vorzugsvariante 5.3 im Abschnitt 1 keine Rastanlage vor.</p> <p>Die Standortauswahl für die geplante PWC Anlage bei Barendorf (Abschnitt 2) ergibt sich aus der Abwägung der Kriterien: Abstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle, Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage, Trassierung und Bauwerke, Bebauung/Bauleitplanung/Fremdleitungen, Ver- und Entsorgung, Baugrund/Grundwasser, Altlasten, Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit), Umwelt, Vernetzung. In den Kriterien Umwelt und Bebauung / Bauleitplanung sind auch die Belange des Schutzgutes Mensch (einschließlich der Erholung) berücksichtigt und bewertet worden.</p> <p>Anhand der Überlagerung der Bewertungen der verschiedenen Kriterien konnten geeignete Bereiche als mögliche Standorte von Rastanlagen ermittelt werden.</p> <p>In einem nächsten Schritt wurden diese aus den Bewertungsbändern ermittelten möglichen Standorte zusammengefügt und in Varianten gegenübergestellt.</p> <p>Im Ergebnis dieser Bewertungen hat sich unter Abwägung aller Kriterien der Standort bei Barendorf als günstigster Standort für die Anordnung einer PWC Anlage – auch im Vergleich zum Standort Bilmer Berg erwiesen.</p> <p>Der Regelabstand für Rastanlagen ist in den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) formuliert und beträgt für bewirtschaftete Rastanlagen 50 bis 60 km, bei geringem oder stark saisonalem Fernverkehr liegt der Ausnahmewert bei bis zu 80 km. Der Regelabstand bei unbewirtschafteten Anlagen liegt bei 15 bis 20 km, in Ausnahmefällen bei bis zu 25 km.</p> <p>Damit wird der Regelabstand von mindestens 15 km sowohl bei einer PWC Anlage südöstlich Lüneburg bis zur PWC Anlage bei Solchstorf unterschritten als auch bei einer PWC Anlage bei Barendorf bis zur PWC Anlage bei Solchstorf.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
10.03	10.3 Varianten - Autobahnmeisterei	
10.04	10.4 Varianten-Umleitungskonzept	
10.04-01	<p>10.4 Varianten-Umleitungskonzept -01 Es fehlt ein ausgereiftes Umleitungskonzept. Für die Bauphasen und mögliche Vollsperrungen während der Betriebsphase der Autobahn fließt der Verkehr unkontrolliert ab. Durch die stadtnahe Lage werden erhebliche Umleitungsprobleme innerstädtisch entstehen, die nicht in der Variantenuntersuchung zur ROV eingeflossen sind. Dieses grundlegende Problem wird voraussichtlich auch durch ein Umleitungskonzept nicht gelöst werden können und spricht deutlich gegen die geplante Trasse.</p>	<p>Für eine vorzusehende Bedarfsumleitung im Falle eines Störfalls und einer damit verbundenen Vollsperrung einer Richtungsfahrbahn im Bereich des Abschnitts 1 der A39 zwischen den Anschlussstellen Lüneburg-Nord / L216 und der östlich von Lüneburg neu hergestellten Anschlussstelle B4 bzw. B216 wurden sowohl regionale Ausweichstrecken als auch übergeordnete Verkehrslenkungsmaßnahmen betrachtet und bewertet. Da mit Blick auf die für 2030 prognostizierten Verkehre davon auszugehen ist, dass ein Großteil der auf der A39 zu erwartenden Verkehre Ziel- und Quellverkehre der entlang der Strecke befindlichen Unter- und Mittelzentren ist, ergab die Untersuchung nur einen geringen Anteil von Fahrzeugen pro Tag, die auf andere Autobahnen großräumig umgelagert werden können. Hiermit erlangen regionale Umleitungskonzepte eine vorherrschende Bedeutung. Hierfür wird zurzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Das Umleitungskonzept sieht für das Stadtgebiet vorrangig weiträumige Umleitungen vor.</p>
10.05	10.5 Varianten - Alternative Lösungskonzepte	
10.05-01	<p>10.5 Varianten - Alternative Lösungskonzepte -01 Für eine nachhaltige Planung sollte neben der Autobahn eine Stromtrasse verlaufen. Zusätzlich sollten elektronisch betriebene Fahrzeuge bevorzugt werden (Beschränkung der Geschwindigkeit für "normale" Fahrzeuge)</p>	<p>Es werden deutschlandweit derzeit Teststrecken mit Stromtrassen erprobt, sie sind jedoch nicht Stand der Technik und kommen daher bei diesem Projekt nicht in Frage. Eine Bevorzugung von E-Autos durch Beschränkung der Geschwindigkeit für „normale“ Fahrzeuge ist vor dem Hintergrund der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich. Das Straßenverkehrsrecht (StVG, StVO) geht grundsätzlich von einer Gleichbehandlung und der Gleichrangigkeit aller Verkehrsteilnehmer aus. Aus diesem Grund kann eine Privilegierung einzelner Verkehrsteilnehmer oder einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern nicht erfolgen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
10.05-01.1	10.5 Varianten - Alternative Lösungskonzepte -01.1 Es wird eine nachhaltige Autobahnplanung mit parallel verlaufender Stromtrasse gefordert.	Es werden deutschlandweit derzeit Teststrecken mit Stromtrassen erprobt, sie sind jedoch nicht Stand der Technik und kommen daher bei diesem Projekt nicht in Frage. Die Bündelung von Netzen der Infrastruktur auf eine Trasse ist gegenwärtig noch nicht Stand der Technik und im Zuge der Planung der A 39 auch in den Untersuchungen zur Linienbestimmung und landesplanerische Feststellung nicht Gegenstand der Untersuchungen gewesen.
11	11. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter	
11.00-01	11. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter -01 Es wird eine grundsätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h auch über das südliche Ende des Tunnels hinaus bis zur AS B4 / Dahlenburger Landstraße gefordert. Als Begründung werden der 3. Fahrstreifen und die damit zusammenhängende Komplexität (Fahrstreifenwechsel) angeführt. Hinzu kommen menschliche Unzulänglichkeiten bei Führen eines Kfz in Bereichen von Kurven i.V.m. Tunnelbauwerken. Plötzlich eintretende Staus oder Unfälle sprechen ebenfalls für eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung.	Unter Berücksichtigung der fahrdynamischen und sicherheitstechnischen Kriterien wird auf der Basis der Grund- und Aufrisstrassierung im Planungsabschnitt 1 der BAB 39 die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Maßgeblich werden hier die erforderlichen Haltesichtweiten, der Tunnelquerschnitt, die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die Unterschreitung von Mindestparametern der Trassierung. Die hier festgelegten Geschwindigkeiten sind so gewählt, dass sowohl notwendige Sicherheitsaspekte als auch die ausreichende Leistungsfähigkeit, insbesondere zur Vermeidung von Staubildung berücksichtigt werden. Zur Verdeutlichung sind in der nachfolgenden Tabelle die Geschwindigkeiten in Abhängigkeit der Fahrtrichtung (FR) für den Abschnitt 1 und 2 einschl. der zugehörigen Begründung dargestellt: FR Wolfsburg / Salzgitter Abschnitt 1 Bau-km 1+000 (BA) bis 2+220 120 km/h Geschwindigkeitstrichter zur Vermeidung von Staunfällen Bau-km 2+220 bis 2+370 100 km/h Grenzwertunterschreitung, Reduzierung gem. RAA 3.4 Bau-km 2+370 bis 4+280 100 km/h, 80 km/h bei Nässe

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Maßgebend Sichtweite, Reduzierung gem. RAA 5.5.4</p> <p>Bau-km 4+280 bis 4+680 (Abdeckelung Lüne-Moorfeld) 80 km/h Tunnelquerschnitt, Reduzierung gem. RAA 8.5.4</p> <p>Bau-km 4+680 bis 7+300 100 km/h Maßgebend Sichtweite, Reduzierung gem. RAA 5.5.4</p> <p>Bau-km 7+300 bis 8+700 (BE) 120 km/h zur Verstetigung des Geschwindigkeitsprofils</p> <p>Abschnitt 2 Bau-km 0+000 (BA) bis 5+130 120 km/h Maßgebend Sichtweite, Reduzierung gem. RAA 5.5.4 und zur Verstetigung des Geschwindigkeitsprofils Bau-km 5+130 bis Bauende Keine (Richtgeschw. 130 km/h)</p> <p>FR Hamburg Abschnitt 2 Bauende bis Bau-km 4+650 keine Richtgeschw. 130 km/h</p> <p>Bau-km 4+650 bis 3+820 120 km/h Maßgebend Sichtweite, Reduzierung gem. RAA 5.5.4</p> <p>Bau-km 3+820 bis 2+350 100 km/h Maßgebend Sichtweite, Reduzierung gem. RAA 5.5.4</p> <p>Bau-km 2+350 bis 0+000 (BA) 100 km/h zur Verstetigung des Geschwindigkeitsprofils</p> <p>Abschnitt 1 Bau-km 8+700 (BE) bis 7+300 100 km/h zur Verstetigung des Geschwindigkeitsprofils</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Bau-km 7+300 bis 4+680 100 km/h Maßgebend Sichtweite, Reduzierung gem. RAA 5.5.4</p> <p>Bau-km 4+680 bis 4+280 (Abdeckelung Lüne-Moorfeld) 80 km/h Tunnelquerschnitt, Reduzierung gem. RAA 8.5.4</p> <p>Bau-km 4+280 bis 2+370 100 km/h, 80 km/h bei Nässe Maßgebend Sichtweite, Reduzierung gem. RAA 5.5.4</p> <p>Bau-km 2+370 bis 2+220 100 km/h Grenzwertunterschreitung, Reduzierung gem. RAA 3.4</p> <p>Bau-km 2+220 bis 1+000 (BA) keine Richtgeschw. 130 km/h</p> <p>Dieses Geschwindigkeitsprofil bildet auch die Grundlage für die anzusetzenden Geschwindigkeiten bei den schalltechnischen Berechnungen und den Berechnungen im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchungen. Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden nicht vorgesehen. Das Geschwindigkeitsprofil ist konzeptioneller Bestandteil der Planung. Die Anordnung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Hierbei werden abhängig von den aus planerischer Sicht notwendigen Geschwindigkeiten ggf. weitere Begrenzungen oder Abstufungen (sog. Geschwindigkeitstrichter) angeordnet.</p>
11.00-02	11. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter -02 Neben der Forderung einer Geschwindigkeitsbeschränkung werden Maßnahmen zur Überwachung gefordert: hier Streckenmessungen (nicht stationäre Geschwindigkeitsmessung), um illegales Beschleunigen zu unterbinden und zusätzlich rückwärtiges	<p>Die Anordnung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden nicht vorgesehen. Die Überwachung der tatsächlichen Geschwindigkeiten obliegt den zuständigen Behörden.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	Ablichten von Krafträdern, um amtliches Kennzeichen zu erfassen	
11.00-03	11. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter -03 Das Geschwindigkeitsprofil wird zu einer erhöhten Staubildung mit entsprechender Unfallgefahr führen. Das Verkehrsaufkommen im Bereich der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist, gemäß den Planzahlen, ohnehin bereits hoch, die Auslastung der Straße bereits erreicht. Nun wird noch zusätzlich der Abfluss des Verkehrs durch die Geschwindigkeitsbegrenzung verlangsamt. Das Auftreffen des Verkehrs aus dem uneingeschränkten Bereich erfolgt mit wesentlich höherer Geschwindigkeit, woraus sich eine erhöhte Unfallgefahr ergibt.	Die Herabsetzung der Geschwindigkeit aus der freien Geschwindigkeit erfolgt durch eine stufenweise Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Geschwindigkeitstrichter), so dass eine erhöhte Unfallgefahr nicht besteht. Auch ist es nicht korrekt, dass die Auslastung der Straße durch die Einführung eines Geschwindigkeitstrichters zurückgeht. Die Verstetigung des Geschwindigkeitsprofils führt zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Das Geschwindigkeitsniveau befindet sich mit 80 bis 120 km/h schon sehr nah am Bereich der optimalen Leistungsfähigkeit. Diese liegt bei ca. 70 km/h.
11.01	11.1 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Querschnittsgestaltung	
11.01-01	11.1 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Querschnittsgestaltung -01 Die im Stadtgebiet gewählten bzw. ausführbaren Planungsparameter (Dichte der Anschlussstellen, Reduzierung der Breite des rechten Fahrstreifens von 3,75 auf 3,50) begründen eine erhöhte Stau- und Unfallgefahr: Das Geschwindigkeitsprofil wird zu einer erhöhten Staubildung mit entsprechender Unfallgefahr führen. Hinzu kommt die Reduzierung der Breite der überwiegend von LKW genutzten rechten Spuren von 3,75 Meter auf 3,50 Meter - in dem Teilabschnitt des Abschnittes 1 mit dem höchsten prognostizierten Verkehrsaufkommen. Zudem sind die Planungen mangels Erweiterungsmöglichkeit nicht zukunftsfähig.	In der RAA sind in Bild 1 die Grundmaße für den Verkehrsraum und den lichten Raum angegeben. Für den rechten, überwiegend von LKW benutzten Fahrstreifen, wird dort eine Breite von 3,50 m - 3,75 m angegeben. Diese Vorgabe wird mit der vorliegenden Planung mit einer Breite von 3,50 bis 3,75 m (der zusätzliche Verflechtungsstreifen wird mit einer Breite von 3,75 m vorgesehen) eingehalten. Unter Berücksichtigung der gegebenen Platzverhältnisse (lichte Weite vorhandene Ingenieurbauwerke, Randbebauungen, Anschlussstellensituation) ist die gewählte Breite geboten. Eine erhöhte Unfallgefahr ist nicht ableitbar. Die Leistungsfähigkeit der g11.02-08eplanten Anlagen wurde im Rahmen der VU mit dem Ergebnis untersucht, dass durchweg eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV = D, Auslastung maximal 90%) vorhanden ist. Es gibt also - wenn auch geringe - Leistungsreserven. Unter Berücksichtigung der fahrdynamischen und sicherheitstechnischen Kriterien wird auf der Basis der Grund- und

Problem-NR	Problem	Antwort
		Auftrisstrassierung im Planungsabschnitt 1 der BAB 39 die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Maßgeblich werden hier die erforderlichen Haltesichtweiten, der Tunnelquerschnitt, die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die Unterschreitung von Mindestparametern der Trassierung. Die hier festgelegten Geschwindigkeiten sind so gewählt, dass sowohl notwendige Sicherheitsaspekte als auch die ausreichende Leistungsfähigkeit, insbesondere zur Vermeidung von Staubbildung berücksichtigt werden.
11.01-02	11.1 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Querschnittsgestaltung -02 Es fehlt ein Konzept um die Regelgeschwindigkeit deutlich zu senken.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Mit dem für den 1. Planungsabschnitt erarbeiteten Geschwindigkeitsprofil steht ein klares Konzept zur Geschwindigkeitsregelung zur Verfügung.
11.01-03	11.1 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Querschnittsgestaltung -03 Die Querschnittserweiterung von 4 auf 6 Fahrspuren ist ein Indiz für die ungenügende Planung der A39 (z.B. Tunnellänge).	Für den 1. Abschnitt der A 39 wurde als Querschnitt der 4-streifige RQ 31 gewählt. Aufgrund der dichten Anschlussstellenfolge und der zwischen den Anschlussstellen dadurch stark absinkenden Verkehrsqualität wurden Verflechtungstreifen vorgesehen, die bedarfsgerecht angeordnet wurden, um die Fernverkehrsfunktion und die vielen Verflechtungsprozesse der A39 im Abschnitt 1 kombinieren zu können. Ein Zusammenhang mit der Tunnellänge besteht nicht.
11.01-04	11.1 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Querschnittsgestaltung -04 Der geplante Querschnitt reicht nicht aus um die Verkehrsmengen aufzunehmen. Die Verkehrsentwicklung der letzten Untersuchungen beweisen eine unzureichende Planung.	Der Vorwurf einer unzureichenden Planung kann nicht nachvollzogen werden. Die Leistungsfähigkeit der geplanten Anlagen wurde im Rahmen der VU mit dem Ergebnis untersucht, dass durchweg eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV = D, Auslastung maximal 90%) vorhanden ist. Es gibt also - wenn auch geringe - Leistungsreserven.
11.01-05	11.1 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Querschnittsgestaltung -05 Die Funktionsfähigkeit des Querschnittes kann nur durch die Modifizierung mit einem Verflechtungstreifen erreicht werden.	Die Verflechtungstreifen werden vor allem aufgrund der Verkehre notwendig, die zwischen den Anschlussstellen stattfinden. Es existieren viele kleinräumige innerstädtische Verkehre, welche durch die Verflechtungsprozesse die Gesamtstrecke zusätzlich zum durchfahrenden Verkehr belasten und durch die zusätzlichen Verflechtungstreifen aufgefangen werden können. Dadurch kommt

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Es wird auch mit dieser Hilfe nur eine Qualitätsstufe E erreicht. Die Funktionsfähigkeit der geplanten Autobahn ist dementsprechend nicht ausreichend.</p>	<p>es auf der durchgehenden Strecke zu deutlichen Verbesserungen.</p> <p>Der Leistungsfähigkeitsnachweis aus der Unterlage 21 zur Verkehrsuntersuchung wurde in dem Erläuterungsbericht in der Abbildung 4-15 visualisiert. Im Vergleich zu dem Querschnitt ohne Verflechtungstreifen sind hier deutliche Verbesserungen von E auf C auf der Strecke nördlich der Erbstorfer Landstraße zu verzeichnen. Die Leistungsfähigkeit der geplanten Anlagen wurde im Rahmen der VU mit dem Ergebnis untersucht, dass durchweg eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV = D, Auslastung maximal 90%) vorhanden ist. Es gibt also - wenn auch geringe - Leistungsreserven. Die Qualitätsstufe E wird lediglich westlich des Planungsabschnittes 1, im Übergangsbereich zum Bestand, erreicht.</p>
11.01-06	<p>11.1 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Querschnittsgestaltung -06 In verkehrlicher Sicht gibt es keine Unterschiede in den Varianten der Ilmenauquerung. Zwar ist bei der Südvariante nur ein geringerer Halbmesser-Radius von 650 m möglich. Gemäß E-Bericht, Seite 67, Pkt. 4. 3. 3. 1, Tab. 4-2 kann jedoch auch noch bei einem Radius von 550 m die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h eingehalten werden. Deshalb kann sich auch daraus kein Argument für die Nordvariante ergeben, das den Eingriff in privates Grundeigentum rechtfertigen könnte.</p>	<p>Die Radiengröße ist nur eines von mehreren Kriterien des Variantenvergleichs und nicht allein maßgebend für die gewählte Vorzugsvariante. Die Wahl der Vorzugsvariante erfolgte in Abwägung aller Kriterien wie Raumordnung und Städtebau, Verkehrsverhältnisse, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit. Ungeachtet dessen ist ein größerer Radius gegenüber einem kleineren Radius aus Gründen der Verkehrssicherheit zu bevorzugen. Eine Trassierung mit Grenzwerten gem. RAA 5.2.2 (hier 550 m für den Mindestradius) ist nach Möglichkeit zu vermeiden.</p> <p>Wesentliches Ausschlusskriterium für die südliche Querung der Ilmenau ist der vermeidbare Eingriff in das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen – DE 2628-331“.</p>
11.02	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen</p>	
11.02-01	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -01 Zwischen der Anschlussstelle L 216 und der Erbstorfer Landstraße ist ein durchgängiger Verflechtungstreifen vorgesehen. Dieser wird streckenweise mit einer</p>	<p>Die Planung der Fahrbahnmarkierung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung und dient in den Planfeststellungsunterlagen nur der Information. Ungeachtet dessen ist in den Plänen der Verflechtungsfahrtstreifen zwischen L 216 und Erbstorfer Landstraße richtig dargestellt. Zusätzlich wird ein Seitenstreifen (Standstreifen), der mit durchgezogenen Linie markiert wird, angeordnet.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>durchgezogenen Linie markiert und erfüllt in diesem Bereich nur die Funktion eines Standstreifens. Laut RAA sind Verflechtungsstreifen mit einer Länge über 1.500 Metern wirkungslos. Die Umsetzung der Verflechtungsstreifen ist fehlerhaft und sollte mit einer Simulation belegt werden. Ansonsten ist von der Realisierung abzusehen.</p>	<p>Die Umsetzung der Verflechtungsstreifen wurde auch mittels Mikrosimulation belegt. Die zu erwartenden Verkehrsqualitäten sind durchweg mindestens ausreichend (QSV = D). Die Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS 2015 für den PA 1 gemäß Unterlage 21.1 Anhang 5a zeigen außerdem, dass im Bereich zwischen AS L216 und der AS Erbstorfer Landstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit der A 39 im Bereich der Anschlussstellen und der freien Streck nur durch die Anordnung eines durchgängigen Verflechtungsstreifens gewährleistet werden kann. Die Vorgaben der RAA Abschnitt 6.4.5.2 sind somit nur bedingt übertragbar auf die vorliegende Situation der A 39 im Abschnitt 1.</p>
11.02-02	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter - Anschlussstellen -02 Der von der Abfahrt Nord bis zur Anbindung der Erbstorfer Landstraße geplante „Verflechtungsstreifen“ ist eine unzulässige dritte Fahrspur. Dieser Querschnitt wird an der AS B209 noch durch eine vierte Spur, die Verzögerungsspur, erweitert.</p>	<p>Aufgrund der hohen Anzahl an Anschlussstellen im Abschnitt 1 sind Qualitätseinbußen des Verkehrsablaufes prognostiziert. Die vielen Einfädelungs- und Ausfädelungsprozesse stören den durchgehenden Verkehr. In dem Teilbereich des Abschnittes 1 zwischen AS Nord und Erbstorfer Landstraße ist der Anteil an Durchgangsverkehr hoch und die Belastung der AS B209 stark. Um die Verflechtungsprozesse in diesem Bereich nicht zu behindern, ist eine Weiterführung des Verflechtungsstreifens an der AS der B209 notwendig. Die Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS 2015 für den Abschnitt 1 gemäß Unterlage 21.1 Anhang 5a zeigen außerdem, dass im Bereich zwischen AS L216 und der AS Erbstorfer Landstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit der A 39 im Bereich der Anschlussstellen und der freien Streck nur durch die Anordnung eines durchgängigen Verflechtungsstreifens gewährleistet werden kann. Ein Verflechtungsstreifen zählt planungsrechtlich nicht als dritte Fahrspur, sondern wird aufgrund der Abschnittsbesonderheit und der Komplexität der Verkehrsströme eingesetzt um die Leistungsfähigkeit der Autobahn sicherzustellen. Aus- und Einfädelstreifen dienen der Zu- und Abfahrt in das nachgeordnete Netz und werden ebenfalls nicht als zusätzliche Fahrstreifen gewertet. Siehe hierzu auch RAA Abschnitt 6.4.5.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
11.02-03	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen 03 Laut RAA ist der Verkehrsfluss und eine Funktionalität der Verflechtung auch durch Simulation zu belegen. Es wird hier entsprechende Ergänzung gefordert.</p>	<p>Der Leistungsfähigkeitsnachweis aus der Unterlage 21 zur Verkehrsuntersuchung wurde in dem Erläuterungsbericht in der Abbildung 4-15 visualisiert. Im Vergleich zu dem Querschnitt ohne Verflechtungsstreifen sind hier deutliche Verbesserungen von E auf C auf der Strecke nördlich der Erbstorfer Landstraße zu verzeichnen. Die Leistungsfähigkeit der geplanten Anlagen wurde im Rahmen der VU mit dem Ergebnis untersucht, dass durchweg eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV = D, Auslastung maximal 90%) vorhanden ist.</p>
11.02-05	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -05 Die Notwendigkeit einer Erweiterung der Anschlussstelle K46/L216 wird bestritten, zumal weniger als 15 Jahre seit dem Bau dieser Anschlussstelle für einen Autobahnbau (A 250) vergangen sind und das Design der Anschlussstelle erhalten bleibt.</p> <p>Zudem kann der Bedarfsfeststellung nicht entnommen werden, dass die Anschlussstellen oder überhaupt die Bestandsstrecke auszubauen ist.</p> <p>Der Einwender (Schreiben 884) beantragt deshalb, den Plan im Hinblick auf den Ausbau der Anschlussstelle nicht festzustellen</p>	<p>Ein Ausbau der Anschlussstelle L216 ist insoweit erforderlich, dass durch die Entwicklung des modifizierten Querschnitts der A39 einen Eingriff in den Seitenbereich der Autobahn notwendig macht. Hierfür ist die Anschlussstelle einschließlich des Kreuzungsbauwerks neu herzustellen bzw. anzupassen.</p> <p>Die Unterlage 21.1 der Planfeststellungsunterlage untersucht unter anderem die Notwendigkeit und Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen. Hierbei ist aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung ein Verzicht der Anschlussstelle nicht gegeben. Die Geometrie der Anschlussstelle wird maßgeblich durch die Querschnittsgestaltung der A 39 sowie der L216 bestimmt. Die ausreichende Leistungsfähigkeit wird nur mit dem RQ 31 mit Modifizierung der A39 und einem 4-Streifigen Ausbau der L216 im Bereich des Überführungsbauwerks erreicht (Anhang 5 und Anhang 5a). Der Knotenpunktstand der Rampenfußpunkte auf der untergeordneten L 216 ist aufgrund der sehr schiefwinklig unterführten L 216 (Kreuzungswinkel 49,57 gon) nicht zu reduzieren. Der westliche Teilknotenpunkt (TK 2) lässt sich nicht näher an das Bauwerk schieben, da sonst die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer auf den Rampen zu den aus Norden kommenden Fahrzeugen der L 216 nicht mehr gewährleistet werden kann (Sichtstrahl geht derzeit knapp an Kappe mit Schutzeinrichtung vorbei).</p> <p>Der östliche Teilknoten (TK 1) lässt sich ebenfalls nicht näher an das Bauwerk rücken. Ursächlich hierfür ist die notwendige Aufweitung des Querschnitts der L 216 (von Süden kommend) in Annäherung an den Knotenpunkt zur Anlage eines Linksabbiegefahrstreifens in der</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>gegenüberliegenden Fahrtrichtung. Das Maß für die Verbreiterung beträgt $i = 3,25$ m. Aus der Berechnung zur Fahrbahnverbreiterung (vgl. RAS06, Kapitel 6.1.4.3, S.77) ergibt sich eine Verziehungslänge von gerundet 75 m. Diese kann erst hinter dem nördlichen Widerlager beginnen, da sonst aufwendig herzustellen und damit kostenintensive Verziehungen im Bauwerksbereich notwendig wären. Damit ergibt sich zudem ein Abstand von 205 m zwischen den Teilknotenpunkten. Damit kann auch der Grenzwert in Anlehnung an die RAS-K1 für den Abstand zwischen den Knotenpunkten (= 205 m) eingehalten werden.</p> <p>Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Trassierung der Schleifenrampen mit reduzierten Entwurfparametern. Hierbei sind folgende Parameter für die indirekt angeschlossenen Rampen des Knotenpunktes (Einfahrrampen) mindestens zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rampengeschwindigkeit 40 km/h (Rampengruppe II – indirekte Rampenführung). - kleinstmögliche Scheitelradius $R_{min} = 50$ m. <p>Folgende Randbedingungen sind zusätzlich abwägend zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu vermeiden, dass der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert wird, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten ist. - Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit, durch Erstellung der Schleifenrampen in Parallellage zum Bestand
11.02-06	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -06 Der Einwender (Schreiben 884) weist im Zusammenhang mit der Kritik an der Rechtmäßigkeit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan darauf hin, dass die Folge der Anschlussstellen erheblich dichter ist als im Regelfall nach der RAA 2008 (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) vorgesehen, dort Seite 42: Mindestabstand außerorts 5-6 km.</p>	<p>Mit der Vorzugwahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 A gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 A in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Weiterer Vortrag dazu, ob die besonderen Anforderungen der RAA bei dichteren Folgen von Anschlussstellen eingehalten sind, bleibt vorbehalten. Der Einwander bestreitet, dass die Anforderungen eingehalten werden. Jedenfalls legt die Planung hierzu keine systematische Prüfung vor.</p>	<p>eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
11.02-07	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter - Anschlussstellen -07 Der Bedarf zum Ausbau der Anschlussstellen L 216 ist durch ein Gutachten nachzuweisen. Neben einer Darstellung der Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen im status quo (dh ohne Ausbau) ist darzulegen, dass die vorhandenen Anschlussstellen in jedem einzelnen Fall im Jahre 2030 nicht mehr über eine hinreichende Leistungsfähigkeit verfügen. Bisher ist nicht geprüft, ob der vorhandene Ausbau der Anschlussstelle bei entsprechenden Bedingungen an den Verkehrsfluss das Kriterium der Leistungsfähigkeit erfüllen kann. Im Hinblick darauf, dass es um eine Stadtautobahn geht, die teilweise sogar durch dicht besiedeltes Gebiet führt, sind hier Variationen der Rechnung einzustellen, die verschärfte Geschwindigkeitsbegrenzungen berücksichtigen. Dies ist möglich, weil die Planfeststellungsunterlagen ohnehin von einer Möglichkeit der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Planfeststellungsbeschluss ausgehen und auch im Interesse eines effektiven Schutzes von Leib und Leben von Menschen (Unfallvermeidung), des Lärmschutzes sowie des Artenschutzes geboten. Erst wenn eine solche Lösung überhaupt nicht gefunden werden kann (wofür nichts spricht), darf in die Rechte Dritter enteignend eingegriffen werden. Mit den vorliegenden Leistungsfähigkeitsnachweisen der Anschlussstellen wird lediglich geprüft, ob die ausgebauten Anschlussstellen hinreichend leistungsfähig sind.</p>	<p>Entsprechend der Vorgabe des BMVI in der Linienbestimmung zur Prüfung der Notwendigkeit der vorhandenen Anschlussstellen wurde eine Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept (Unterlage 21.1 Anhang 2) und eine detaillierte Mikrosimulation durchgeführt (Unterlage 21.1 Anhang 2a). Das Ergebnis zeigte, dass aufgrund der jetzt schon hohen Verkehrsbelastung auf der B 4 und dem nachgeordneten Straßennetz sowie der prognostizierten Verkehrsbelastung 2030 auf der A 39 auch weiterhin sämtliche Anschlussstellen benötigt und zum Teil auszubauen sind. Hierfür ist die Anschlussstelle einschließlich des Kreuzungsbauwerks neu herzustellen. Die Geometrie der Anschlussstelle wird maßgeblich durch die Querschnittsgestaltung der A 39 sowie der L216 bestimmt. Die ausreichende Leistungsfähigkeit wird nur mit dem RQ 31 mit Modifizierung der A39 und einem 4-Streifigen Ausbau der L216 im Bereich des Überführungsbauwerks erreicht (Unterlage 21.1 Anhang 5 und Anhang 5a). Der Knotenpunktabstand der Rampenfußpunkte auf der untergeordneten L 216 ist aufgrund der sehr schiefwinklig unterführten L 216 (Kreuzungswinkel 49,57 gon) nicht zu reduzieren. Der westliche Teilknotenpunkt (TK 2) lässt sich nicht näher an das Bauwerk schieben, da sonst die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer auf den Rampen zu den aus Norden kommenden Fahrzeugen der L 216 nicht mehr gewährleistet werden kann (Sichtstrahl geht derzeit knapp an Kappe mit Schutzeinrichtung vorbei). Der östliche Teilknoten (TK 1) lässt sich ebenfalls nicht näher an das Bauwerk rücken. Ursächlich hierfür ist die notwendige Aufweitung des Querschnitts der L 216 (von Süden kommend) in Annäherung an den Knotenpunkt zur Anlage eines Linksabbiegefahrstreifens in der gegenüberliegenden Fahrtrichtung. Das Maß für die Verbreiterung beträgt $i = 3,25$ m. Aus der Berechnung zur Fahrbahnverbreiterung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>(vgl. RAS06, Kapitel 6.1.4.3, S.77) ergibt sich eine Verziehungslänge von gerundet 75 m. Diese kann erst hinter dem nördlichen Widerlager beginnen, da sonst aufwendig herzustellende und damit kostenintensive Verziehungen im Bauwerksbereich notwendig wären. Damit ergibt sich zudem ein Abstand von 205 m zwischen den Teilknotenpunkten. Damit kann auch der Grenzwert in Anlehnung an die RAS-K1 für den Abstand zwischen den Knotenpunkten (= 205 m) eingehalten werden.</p> <p>Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Trassierung der Schleifenrampen mit reduzierten Entwurfparametern. Hierbei sind folgende Parameter für die indirekt angeschlossenen Rampen des Knotenpunktes (Einfahrrampen) mindestens zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rampengeschwindigkeit 40 km/h (Rampengruppe II – indirekte Rampenführung). - kleinstmögliche Scheitelradius $R_{min} = 50$ m. <p>Folgende Randbedingungen sind zusätzlich abwägend zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu vermeiden, dass der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert wird, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten ist. - Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit, durch Erstellung der Schleifenrampen in Parallellage zum Bestand
11.02-08	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -08 Die Darstellungen zum geplanten Ausbau und der Gestaltung des Knotenpunkts L 216 beziehen den sich unmittelbar am Ende der Baumaßnahme „Knotenpunkt L 216“ anschließenden Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte trotz einer entsprechenden Stellungnahme weiterhin nicht mit ein. Die Hansestadt Lüneburg erhält ihre Stellungnahme daher weiterhin aufrecht.</p>	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Einwender den Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten Hamburger Straße / Bei der Pferdehütte nicht anerkennt. Im Vergleich des Prognose-Null-Falls mit dem Planfall 8 ergeben sich an dem Knoten nur sehr geringe Veränderungen der Verkehrsbelegungen, so dass ein etwaig erforderlicher Umbau des Knotens keine notwendige Folgemaßnahme des Baues der A 39 ist.</p> <p>Prognose-Null-Fall 2030: L216/Hamburger-Str. südl. Bei der Pferdehütte</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte wurde zwischenzeitlich untersucht. Aus Sicht der Hansestadt ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes jedoch weiterhin nicht nachgewiesen. Dem Vorhabensträger wird als notwendige Folgemaßnahme aufzugeben sein, den vorbezeichneten Knotenpunkt so umzubauen, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet ist und die heute schon festzustellenden Mängel behoben werden. Der Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte hat bereits heute die Grenze der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erreicht.</p> <p>Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass der Linksabbiegestreifen in die Straße „Bei der Pferdehütte“ zwar nun eine größere Länge aufweist. Weiterhin erscheint es aber sinnvoller, auf der Hamburger Straße Richtung Süden die linke Spur in den Linksabbieger am Knotenpunkt 1-TK 1a und die rechte Spur in die Geradeausspur zu überführen, anstelle des – für die Verkehrsbelastung – weiterhin unnötig langen Rechtsabbiegers in Richtung Tankstelle.</p>	<p>770 Lkw/24h und 21.300 Kfz/24h L216/Hamburger-Str. nördl. Bei der Pferdehütte 1.270 Lkw/24h und 32.600 Kfz/24h</p> <p>Planfall mit A 39 und B 190n (Planfall 8) L216/Hamburger-Str. südl. Bei der Pferdehütte 740 Lkw/24h und 21.600 Kfz/24h L216/Hamburger-Str. nördl. Bei der Pferdehütte 1.270 Lkw/24h und 32.400 Kfz/24h</p> <p>In Anhang 5 zur Unterlage 21.1 wird die Leistungsfähigkeit des Knotens Hamburger-Str. / Bei der Pferdehütte betrachtet und nachgewiesen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Verkehrszählungen für die nördl. Hamburger Str. und den daraus abzuleitenden Spitzenstundenanteil von 8% des DTV ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit unabhängig davon gegeben, ob aus Richtung Süden 1 oder 2 Geradeausspuren ausgebildet werden. Auf Grundlage der Unterlage 21.1, Anhang 5, Anlage A-1a der Planfeststellungsunterlage kann für den Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte keine Notwendigkeit einer Folgemaßnahme abgeleitet werden.</p>
11.02-09	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -09 Durch die Verlegung der B 216 und die Knotenpunkte entlang der Strecke wird mit einer Verschlechterung der Verkehrsqualität B216 gerechnet. Gleiches gilt für die L 221. Außerdem ist eine Staubildung durch die erhöhte Anzahl an Lichtsignalanlagen zu befürchten. Eine Verschlechterung des heutigen Zustandes sollte ausgeschlossen werden.</p>	<p>Die verlegte B 216 wird im Planfall mit A 39 deutlich geringer belastet sein als die vorhandene B 216 im Bezugsfall. Deshalb ist eine Verschlechterung nicht zu erwarten.</p> <p>Die L 221 wird nur im Bereich südlich der AS Otto-Brenner-Straße höher belastet sein als im Bezugsfall ohne A 39, da rund 2.000 Kfz/24h von der Zeppelinstraße/Otto-Brenner-Straße auf die L 221 verlagert werden. Die leistungsfähige L 221 ist in der Lage, diesen Verkehr aufzunehmen.</p>
11.02-10	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -10 An der Anschlussstelle B4 wird es zu Staubildung kommen, da die zweispurige B4 einspurig auf die A39 geleitet wird und</p>	<p>Der aus Richtung Südwesten über die B 4 kommende Verkehrsstrom ist im Planfall mit A 39 deutlich geringer als im Bezugsfall, da der weiträumige Nord-Süd-Verkehr die A 39 nutzt. Da nur der Verkehr in/aus Richtung Norden an der AS B 4/B 216 auf der B 4 weiterfahren</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	die Verkehrsqualität entsprechend verschlechtert wird.	kann (und umgekehrt), beträgt der "durchfahrende" Verkehr lediglich rund 9.000 Kfz/24h je Fahrtrichtung, die über einen Fahrstreifen problemlos einfädeln können. Gemäß Leistungsfähigkeitsnachweis ergibt sich an der AS B 4/B 216 eine mindestens ausreichende Qualitätsstufe.
11.02-11	11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -11 Das Anschlussstellenkonzept zur Anbindung von B4 und B216 an die A39 erhöht die Zahl der Lichtsignalanlagen auf insgesamt sechs. Dadurch erhöht sich die Fahrzeit um 98 sec. Pro Strecke. Für Berufspendler ergibt sich somit unter Berücksichtigung eines normalen Verkehrsflusses auf knapp 6 Stunden pro Jahr pro Strecke (an 220 Arbeitstagen im Jahr). Die Verkehrsqualität wird durch das geplante Anschlussstellenkonzept reduziert und führt zu Verzögerungen.	<p>Die Aussagen zu den Fahrzeiten werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch das Anschlussstellenkonzept wird die Verkehrsqualität allerdings nicht reduziert, sondern weitgehend beibehalten bzw. verbessert. Würde die Forderung nach lediglich 2 Anschlussstellen im Bereich des PA 1 realisiert, ergäben sich weitgehende Einschränkungen im gesamten innerstädtischen Netz, da der Verkehr nicht den heute unmittelbar nächsten Anschluss an die B 4/A 39 nutzen könnte, sondern über das Stadtstraßennetz zur nächsten oder übernächsten AS fahren müsste, um auf die A 39 auffahren zu können. Dies würde zu einer deutlichen Verschlechterung der innerörtlichen Verkehrssituation führen.</p> <p>Die Erhöhung der Fahrzeiten ist auch in der maßgeblichen Umgestaltung des Anschlussstellenbereiches begründet, nicht nur in den Wartezeiten an den LSA. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde lediglich die prinzipielle Leistungsfähigkeit untersucht und nachgewiesen. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird auch eine mögliche Koordinierung der LSA-Anlagen untersucht, um die "Verlustzeiten" möglichst gering zu halten.</p>
11.02-12	11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -12 Durch die dichte Lage der Autobahn an dem Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg sind fünf Anschlussstellen notwendig um den Verkehr abzuleiten. Eine Reduzierung der Anschlussstellen führt zu einer Überlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes.	Entsprechend der Vorgabe des BMVI in der Linienbestimmung zur Prüfung der Notwendigkeit der vorhandenen Anschlussstellen wurde eine detaillierte Mikrosimulation durchgeführt. Das Ergebnis zeigte, dass aufgrund der jetzt schon hohen Verkehrsbelastung auf der B 4 und dem nachgeordneten Straßennetz sowie der prognostizierten Verkehrsbelastung auf der A 39 auch weiterhin sämtliche Anschlussstellen benötigt und zum Teil auszubauen sind. Wegen der relativ dichten Anschlussstellenfolge wurde bereits sehr frühzeitig überprüft, ob eine begreifbare wegweisende Beschilderung möglich ist. Dieser Nachweis wurde erbracht. Eine Reduzierung der Anzahl der Anschlussstellen ist nicht vorgesehen.

Problem-NR	Problem	Antwort
11.02-13	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -13 Es wird gefordert die Anzahl der Anschlussstellen im Abschnitt 1 auf zwei zu reduzieren und somit die Dichte zu entzerrern. Die Verkehre sollen innerstädtisch zu diesen Anschlussstellen geleitet werden. Durch die Entzerrung werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verflechtungsstreifen hinfällig.</p>	<p>Entsprechend der Vorgabe des BMVI in der Linienbestimmung zur Prüfung der Notwendigkeit der vorhandenen Anschlussstellen wurde eine detaillierte Mikrosimulation durchgeführt. Das Ergebnis zeigte, dass aufgrund der jetzt schon hohen Verkehrsbelastung auf der B 4 und dem nachgeordneten Straßennetz sowie der prognostizierten Verkehrsbelastung auf der A 39 auch weiterhin sämtliche Anschlussstellen benötigt und zum Teil auszubauen sind. Wegen der relativ dichten Anschlussstellenfolge wurde bereits sehr frühzeitig überprüft, ob eine begreifbare wegweisende Beschilderung möglich ist. Dieser Nachweis wurde erbracht.</p> <p>Würde die Forderung nach lediglich 2 Anschlussstellen im Bereich des PA 1 realisiert, ergäben sich weitgehende Einschränkungen im gesamten innerstädtischen Netz, da der Verkehr nicht den heute unmittelbar nächsten Anschluss an die B 4/A 39 nutzen könnte, sondern über das Stadtstraßennetz zur nächsten oder übernächsten AS fahren müsste, um auf die A 39 auffahren zu können. Dies würde zu einer deutlichen Verschlechterung der innerörtlichen Verkehrssituation führen.</p>
11.02-14	<p>11.2 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Anschlussstellen -02 Es wird gefordert an der Kreuzung B216/L221 künftig einen Kreisverkehr zu errichten. Durch die veränderte Ampelschaltung befürchtet die Gemeinde Barendorf Ausweichverkehre in und durch Barendorf.</p>	<p>Zur Ausbildung des Knotenpunktes B 216/L 221 wurde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ein Variantenvergleich geführt. Dabei wurden die Varianten Kreisverkehrsplatz und lichtsignalgeregelter Knotenpunkt miteinander verglichen. Beide Lösungen sind als leistungsfähig und verkehrssicher einzuschätzen. Ausschlaggebend für die Wahl des lichtsignalgeregelten Knotenpunktes als Vorzugsvariante ist die nur damit gegebene Koordinationsmöglichkeiten und die mögliche Priorisierung einzelner Verkehrsströme durch eine signaltechnische Kopplung der LSA-geregelten Knotenpunkte entlang der B 216. Damit ist eine bessere Verkehrsqualität für den gesamten Straßenzug erreichbar.</p>
11.03	<p>11.3 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Brückenbauwerke</p>	
11.03-01	<p>11.3 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Brückenbauwerke -01 Die Fußgängerquerung über den Tunnel muss behindertengerecht und auch für Radfahrer zugänglich</p>	<p>Die Querung über den Tunnel wird als Rad-/Gehweg in einer Breite von 3,0 m ausgeführt und behindertengerecht ausgebildet. Die Rampenläufe und -podeste werden beidseitig mit Geländern (einschließlich Handläufen und Radabweisern) ausgestattet.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	ausgebaut werden. Die Querung sollte in einer ausreichenden Breite und beleuchtet geplant werden.	Eine Beleuchtung der Querung ist vorgesehen.
11.03-02	11.3 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Brückenbauwerke -02 Ein Übergang / eine Überführung für Fußgänger im Bereich der Scheffelstraße über den Tunnel darf in keinem Fall geplant werden. Die Straße muss Sackgasse bleiben.	Eine Überführung im Bereich der Scheffelstraße ist in der vorliegenden Planung nicht vorgesehen.
11.03-03	11.3 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Brückenbauwerke -03 Die Verknüpfungsbauwerke der B 216 mit der A 39 sind überdimensioniert und greifen in naturschutzrechtliche Bereiche ein.	Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Anpassung der B216 bis zur AS B216 insoweit, dass ein Eingriff in die sogenannte „Apfelallee“ reduziert werden kann. Hierbei wird eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden sowie eine Anpassung der Anschlussstelle untersucht. Die Änderungen haben jeweils eine Reduzierung der Trassierungsparameter zur Folge, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und den Eingriffen in die Umgebung abgewogen werden. Es werden hierbei zwei weitere Varianten verglichen. Zuerst die sogenannte „Mittelvariante“. Hierbei wird die B216 soweit nach Norden verschoben, dass der Verlauf der B216 die „Apfelallee“ nicht mehr zerschneidet und die Rampen im Süd-West-Quadranten weitestgehend aus der Apfelallee herausgeschoben werden und somit lediglich tangentielle Eingriffe verursachen. In der 2. Variante („Minimalvariante“) erfolgt nur eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden, so dass die Trasse die „Apfelallee“ nur noch tangiert und keine Eingriffe in die vorhandenen Bäume verursacht. Der Knotenpunkt B 216/L 221 wird hierbei nahezu unverändert beibehalten. In beiden Varianten sind für die Trassierung der B216 Reduzierungen der Planungsparameter erforderlich. Aus Analogiebetrachtungen zu anderen Regelwerken (RAL) i.V. m. einer zulässigen Geschwindigkeit von $v_{zul} = 70 \text{ km/h}$ lassen sich bei beiden Varianten für die B216 jedoch keine negativen Auswirkungen ableiten. Für die Rampen der AS B216 bei der sogenannten „Minimalvariante“ gilt es darauf hinzuweisen, dass eine Trassierung an den unteren Grenzwerten für eine Neubaumaßnahme (im Bereich der AS B 216 vollumfänglich zutreffend) nicht anzustreben ist. Negativ wirkt sich

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>zudem der Umstand aus, dass die westlichen Schleifenrampen in der betrachteten Variante nicht in einem konstanten Bogen durchfahren werden können. Dies ist hinsichtlich Fahrdynamik und aus Gründen der Beschilderung/Erkennbarkeit ungünstig zu bewerten und i.V.m. einer Trassierung an den unteren Grenzwerten kritisch zu beurteilen. Außerdem wird der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten sind.</p> <p>Die sogenannte „Extremvariante“, die Eingriffe vollständig vermeidet und die „Apfelallee“ mit einem ausreichend großen Bauwerk unterführt wird aus technischen Gründen nicht weiter untersucht.</p> <p>Die artenschutzrechtlichen Änderungen der zusätzlich untersuchten Varianten gegenüber der Planfeststellungsunterlage werden wie folgt beurteilt:</p> <p>„Minimalvariante“ (Schonung der Bäume entlang der Apfelallee nördlich der Trasse): Dadurch werden die Verluste von 3 Revieren der Goldammer vermieden und somit wären die benötigten Ausnahmevoraussetzungen noch für 10 Reviere erforderlich. Zudem werden potenzielle Höhlenbäume geschont. Die Zerschneidung der Fledermausroute bleibt bestehen, allerdings verringert sich die Länge der überbauten geeigneten Habitatstrukturen, das heißt die erforderliche „Umleitungsplantation“ verringert sich.</p> <p>„Mittellösung“ (Apfelallee wird zwar nicht mehr direkt vom Anschlussrohr überbaut, aber weiterhin Querung der Apfelallee durch die Auffahrrampe der AS von der B 216 in FR WOB) Ebenso wie bei der „Minimalvariante“ erfolgt eine Schonung der Bäume entlang der Apfelallee nördlich der Trasse und damit Vermeidung des Verlustes von 3 Goldammer-Revieren. Die Zerschneidung der Fledermausroute bliebe bestehen. Es würde sich allerdings der „Beginn“ der Überbauung südlich der A39 ein</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>wenig weiter nach Norden verschieben, so dass sich die Überbauung der geeigneten Habitatstrukturen, südlich der Trasse im Vergleich zur „Minimalvariante“ ein wenig, aber tatsächlich nicht nennenswert, verringert. Die Umleitungspflanzung wäre weiterhin erforderlich.</p> <p>„Extremvariante“ (Variante die Eingriffe vollständig vermeidet): Da diese Variante aus technischen Gründen nicht weiterverfolgt wird erübrigt sich eigentlich eine Einschätzung, trotzdem sei darauf hingewiesen, dass diese Variante auch nur dann wesentlich günstiger als die übrigen Varianten wäre, wenn man dann auch sozusagen „an Ort und Stelle“ die Apfelallee mit einem nach MAQ ausreichend großem Bauwerk unterführt. Wenn nicht wäre die benötigte „Umleitungspflanzung“ hin zum Bauwerk im 2. Abschnitt weiterhin erforderlich und damit auch keine nennenswerte Verbesserung gegenüber den anderen Varianten.</p> <p>Fazit: Alle zusätzlichen Varianten führen zu einer Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Goldammer. Bei allen Varianten wird die bedeutende Fledermausroute zerschnitten, lediglich die Länge der zur Vermeidung erforderlichen Umleitungspflanzung verringert sich ggü. dem aktuellen Planungsstand, wobei durch die Extremvariante die kürzeste Pflanzstrecke, gefolgt von der Minimalvariante und dann von der „Mittellösung“ erforderlich wird. Unabhängig von der erforderlichen Länge der Umleitungspflanzung wird davon ausgegangen, dass diese als Vermeidungsmaßnahme geeignet ist. Aus diesem Grund sollte in jedem Fall die Schonung der Alleebäume umgesetzt werden (Verringerung der Schädigung von 3 Revieren Goldammer). Da dies auch mit der „Mittellösung“ erreicht wird und durch die „Minimalvariante“ im Vergleich dazu keine weitere Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgt, erübrigt sich eine detailliertere Planung dieser Variante.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
11.04	11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk	
11.04-01	11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -01 Die Gestaltung der Tunnelportale muss durchgeplant und offengelegt werden. Die Ausgestaltung der Portale muss austretende Emissionen reduzieren.	In den beiden Tunnelanfangsbereichen sind lärmabsorbierende Elemente vorgesehen, um die im Tunnel zu erwartenden Schallreflexionen zu reduzieren, und eine zusätzliche Lärmabstrahlung durch den Tunnelmund zu vermeiden. Eine Unterlage zu Gestaltung der Tunnelportale ist nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Die Ausgestaltung der Portale wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert.
11.04-01.1	11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -01.1 Das Tunnelbauwerk muss bereits durchgeplant werden, um die öffentlichen und privaten Belange hinsichtlich der Gestaltung berücksichtigen zu können.	Die Gestaltung des Tunnelbauwerks löst keine öffentlichen oder privaten Betroffenheiten aus und ist daher nicht Teil der Planfeststellungsunterlage. Die Ausgestaltung des Bauwerks wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert und mit der Hansestadt abgestimmt.
11.04-01.2	11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -01.2 Die Tunneloberfläche soll als Wiese ausgebildet werden. Diese minimale Gestaltung wird den Ausmaßen des Tunnelbauwerks, seiner Wirkung als optischer Riegel zwischen den Wohngebieten und seiner Bedeutung für das Stadtbild im Übrigen nicht gerecht. Hierzu und zur Nutzung der Tunneloberfläche müssen dringend Gespräche geführt und Vereinbarungen getroffen werden. Sollten Vereinbarungen nicht zustande kommen, wäre auch insoweit die Planfeststellungsbehörde gefordert.	Die Tunneloberfläche wird gemäß Unterlage 9 mit einer Ansaatmischung aus Gräsern als Wiese / Rasenfläche angelegt. Neben dem überführten Weg ist keine weitere Gestaltung planerisch vorgesehen. Eine spätere Gestaltung der Tunneloberfläche ist unter Berücksichtigung der konstruktiven Vorgaben, der Vorgaben zur Verkehrssicherung sowie der Vorgaben zur Unterhaltung des Bauwerks in Abstimmung mit der NLSTBV-LG LG grundsätzlich möglich. Details dazu sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert festzulegen.
11.04-01.3	11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -01.3 In erster Linie eine Frage der angemessenen Erschließung der Wohngebiete westlich und östlich des Tunnels und damit ein von der Hansestadt Lüneburg unmittelbar zu vertretender kommunaler Belang ist die wegemäßige Querung der Tunneloberfläche. Die Hansestadt hält an ihrer Forderung fest, eine direkte Ost-West-Querung in	Der Vorhabensträger wird mit dem Bau des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld die heute bestehende Rad-/Gehwegverbindung zwischen der Rilkestraße und der Eichendorfstraße aufrechterhalten. Die heute bestehende Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Verlängerung der Rilkestraße über die B 4 kann nicht erhalten bleiben. Die neue Rad-/Gehwegverbindung wird gem. den geltenden Richtlinien und Vorschriften behinderten- und altersgerecht ausgebildet. So werden beispielsweise die Rampenläufe und -

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Höhe Rilkestraße/Gerhart-Hauptmann-Straße mit Treppen anzulegen, um nicht den von der Wohnbevölkerung als "Umweg" empfundenen Weg über eine Rampe Richtung Norden nehmen zu müssen. Sicherlich würden die Böschungen zum Tunnel, der etwas aus dem Gelände hervorsticht, kaputtgetreten, sogenannte „Ziegenpfade“ würden entstehen. Eine Treppenanlage ist notwendig und sollte als direkte Querung schlicht, aber zweckmäßig errichtet werden.</p>	<p>podeste beidseitig mit Geländern (einschließlich Handläufe und Radabweiser) ausgestattet. Die Rampenquerneigung wird 0 %betragen. Auch die Anordnung von öffentlichen Beleuchtungen ist seitens des Vorhabensträgers vorgesehen und in den Planunterlagen dargestellt worden. Die Anordnung einer zusätzlichen Treppenanlage ist seitens des Vorhabensträgers z. Zt. nicht vorgesehen. Die Anordnung einer Treppe in Verbindung mit einer behindertengerechten Rampe kann jedoch für bestimmte Personen mit Einschränkungen bzw. für Personen ohne Einschränkungen zur schnelleren Erreichbarkeit hilfreich sein. Die Möglichkeit einer Anordnung der Treppe wird in der weiteren Planung untersucht. Eine Notwendigkeit der Errichtung einer Treppe ergibt sich aus den einschlägigen Vorschriften (z.B. DIN 18040-2) nicht.</p>
11.04-02	<p>11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -02 Es wird beantragt die Tunnelfläche so zu gestalten, dass das Ziel eine Begegnungsstätte zu schaffen, adäquat erreicht wird. Die angrenzenden Grundstücke müssen durch Sichtschutzpflanzungen (Sträucher, Bäume etc.) geschützt werden und sollen den Einblick von dem Tunneldeckel in die Gärten verhindern</p>	<p>Die Tunneloberfläche wird gemäß Unterlage 9 mit einer Ansaatmischung aus Gräsern als Wiese / Rasenfläche angelegt. Neben dem überführten Weg ist keine weitere Gestaltung planerisch vorgesehen. Eine spätere Gestaltung der Tunneloberfläche ist unter Berücksichtigung der konstruktiven Vorgaben, der Vorgaben zur Verkehrssicherung sowie der Vorgaben zur Unterhaltung des Bauwerks in Abstimmung mit der NLStBV LG grundsätzlich möglich. Für die Gestaltung des Tunneldeckels sowie der angrenzenden Lärmschutzwände wird ein „Gestaltungsdiallog“ mit Beteiligung der Hansestadt Lüneburg und dem Geschäftsbereich Lüneburg erfolgen. Details dazu sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert festzulegen.</p>
11.04-03	<p>11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -03 Die Gradiente im Bereich des Tunnelbauwerks muss angepasst werden. Die Tunneldecke soll auf Geländehöhe verlaufen, um die Trennung des Wohngebietes Moorfeld zu verringern. Die Grundstücke neben dem Tunnel werden, bei einer hohen Decke durch Abfall, Graffiti und fehlende Sicherheit belastet.</p>	<p>Zur Gradiente wurden im Bereich Lüne Moorfeld verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Höhenlagen untersucht. Die gewählte Lösung erwies sich unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien (Grundwasserstand, Baudurchführung, Verkehrsführung während der Bauzeit, Anbindung der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße) als Vorzugsvariante. Die gegenwärtig durch die Hansestadt Lüneburg verlaufende vierstreifige Bundesstraße B4 weist im Bereich des Stadtteils Lüneburg Moorfeld eine ausgeprägte Einschnittslage aus und zerschneidet somit den Stadtteil. Durch den geplanten Bau eines</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld wird die Zerschneidung des Wohngebietes weitestgehend aufgehoben. In Verbindung mit der lärmindernden Wirkung des Tunnelbauwerkes erfährt der Stadtteil Lüne - Moorfeld eine deutliche städtebauliche Aufwertung. Für die Gestaltung des Tunneldeckels sowie der angrenzenden Lärmschutzwände wird ein „Gestaltungsdiallog“ mit Beteiligung der Hansestadt Lüneburg und dem Geschäftsbereich Lüneburg erfolgen. Details dazu sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert festzulegen.</p>
11.04-04	<p>11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -04 Die Ausstattung hinsichtlich der Lüftungsanlagen ist unzureichend und nur für den normalen Betrieb ausgelegt, es muss aber auch die Stausituation betrachtet werden. Die Ausrüstung des Tunnels wird allgemein als unzureichend eingeschätzt.</p>	<p>Für das Lärmschutzbauwerk Lüneburg im Zuge der A 39 (Tunnelbauwerk Lüne-Moorfeld) wurde im November 2010 ein Lüftungsgutachten und Brandfallkonzept nach RABT 2006 (Auftragnehmer: Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Radebeul) erstellt. Die Anforderungen an die Lüftungskapazität werden durch die Ausnahmesituationen, wie stockender oder stillstehender Verkehr sowie Brand, festgelegt. Für den Regelbetriebsfall wird keine mechanische Entlüftung benötigt, da sich infolge der Kolbenwirkung der Fahrzeuge sowie meteobedingter Strömungen der Tunnel selbst lüften wird. Während der Bauphase ist die natürliche Längslüftung weiterhin ausreichend. Unfall-/Brandrisiko vermindernde Maßnahmen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung, einen geeigneten Bauablauf und Abtrennung der Richtungsfahrbahnen während der Bautätigkeiten werden zusätzlich ergriffen. Das Lüftungsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass auf die Installation einer mechanischen Lüftungsanlage im Tunnel verzichtet werden kann. Die Ausrüstung des Tunnels erfolgt gemäß den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) und entspricht somit dem Stand der Technik.</p>
11.04-06	<p>11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk</p>	<p>Der Geh- und Radweg am nördlichen Portal des Tunnels wird mit einer Breite von 3m, barrierefrei und beleuchtet geplant.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>-06 Aus Gründen der Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs ist sicherzustellen, dass die auf der Tunneloberfläche offenbar als Gehweg geplante wegemäßige Erschließungsverbindung zwischen der Schleuse in der Lärmschutzwand im südlichen Portal des künftigen Lärmschutztunnels und dem nördlich auf der Tunneloberfläche verlaufenden und verlegten gemeinsamen Geh- und Radweg ebenfalls als gemeinsamer Geh- und Radweg hergestellt wird. Andernfalls entstünde keine für Radfahrer durchgängig nutzbare Wegeverbindung, was erfahrungsgemäß zu erheblichen Sicherheitskonflikten mit Fußgängern führt. Aus Sicherheitsgründen ist der zuvor beschriebene gemeinsame Geh- und Radweg in ausreichender Breite herzustellen und auch zu beleuchten. Er ist "behindertengerecht" auszugestalten.</p>	<p>Eine Umplanung der Wegverbindung zwischen den Schleusen in der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße bis zu der Überführung des Geh- und Radweges am nördlichen Portal ist nicht Teil der Planung.</p> <p>Ein Geh-/Radweg auf dem Deckel zwischen Nord- und Südportal ist nicht vorgesehen.</p>
11.04-07	<p>11.4 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Tunnelbauwerk -07 Am südlichen Portal des künftigen Lärmschutztunnels ist ferner eine Schleuse in der an dieser Stelle auf 4 Meter zu erhöhenden Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße vorgesehen. Das Textfeld: „Möglicher Versatz der Lärmschutzwand“ ist in diesem Fall irreführend. Die Hansestadt Lüneburg geht davon aus, dass die Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße in Höhe des künftigen Südportals des Lärmschutztunnels konstruktiv als Schleuse (Überlappung und Versatz der Lärmschutzwand) ausgebildet wird, so dass die künftige Tunneldecke auch von der Erbstorfer Landstraße für Fußgänger und Radfahrer nutzbar ist. Zur Wahrung des Sicherheitsempfindens von Fußgängern und Radfahrern muss die zu errichtende Schleuse ferner mit transparenten Elementen ausgebildet werden. Anschließend an die Ausbildung der Schleuse in der Lärmschutzwand im Bereich des Südportals des künftigen Lärmschutztunnels ist offenbar ein Gehweg geplant, welcher</p>	<p>In der Lärmschutzwand zur Erbstorfer Landstraße ist eine Schleuse vorgesehen, diese wird auf Höhe der Schleuse im Bestand vorgesehen. Die Objektplanung zu den Lärmschutzwänden ist nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage, daher sind die Materialien für die Schleuse noch nicht festgelegt.</p> <p>Das Textfeld „möglicher Versatz der Lärmschutzwand“ bezieht sich auf den Bereich des Deckels und die Konstruktion der Lärmschutzwand davor. Hier ist keine Schleuse oder ähnliches gemeint. Ein Geh-/Radweg auf dem Deckel zwischen Nord- und Südportal ist nicht vorgesehen.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	als Anbindung an den in nördlicher Richtung verlegten und ebenfalls auf der Tunneldecke verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg dient (zu diesem Gehweg vgl. Planfeststellungsunterlage 9.3, Seite 94 als textliche Erläuterung zur landschaftspflegerischen Maßnahme 11.2 G).	
11.05	11.5 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter - Durchlässe	
11.06	11.6 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter - Nebenanlagen	
11.06-01	11.6 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter - Nebenanlagen -01 Es wird gefordert die geplanten Rampen für Fahrrad- und Fußgängerbrücke zwischen der Gerhart-Hauptmann-Straße und dem westlichen Moorfeld durch Treppen zu ergänzen.	<p>Der Vorhabensträger wird mit dem Bau des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld die heute bestehende Rad-/Gehwegverbindung zwischen der Rilkestraße und der Eichendorfstraße aufrechterhalten. Die heute bestehende Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Verlängerung der Rilkestraße über die B 4 kann nicht erhalten bleiben.</p> <p>Die neue Rad-/Gehwegverbindung wird gem. den geltenden Richtlinien und Vorschriften behinderten- und altersgerecht ausgebildet. So werden beispielsweise die Rampenläufe und -podeste beidseitig mit Geländern (einschließlich Handläufe und Radabweiser) ausgestattet. Die Rampenquerneigung wird 0 % betragen. Auch die Anordnung von öffentlichen Beleuchtungen ist seitens des Vorhabensträgers vorgesehen und in den Planunterlagen dargestellt worden. Die Anordnung einer zusätzlichen Treppenanlage ist seitens des Vorhabensträgers z. Zt. nicht vorgesehen.</p> <p>Die Anordnung einer Treppe in Verbindung mit einer behindertengerechten Rampe kann jedoch für bestimmte Personen mit Einschränkungen bzw. für Personen ohne Einschränkungen zur schnelleren Erreichbarkeit hilfreich sein. Die Möglichkeit einer Anordnung der Treppe wird in der weiteren Planung untersucht. Eine Notwendigkeit der Errichtung einer Treppe ergibt sich aus den einschlägigen Vorschriften (z.B. DIN 18040-2) nicht.</p>
11.07	11.7 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter - Straßenführung	

Problem-NR	Problem	Antwort
11.07-01	11.7 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Straßenführung -01 Durch die Verlegung der B216 zwischen ESK und vorhandener Einfahrt zum Gewerbegebiet Bilmer Berg verlängert sich die Fahrtstrecke auf der B216 nach Lüneburg um 300m. Dies ist nicht hinnehmbar. Die Verkehrsqualität darf sich im Vergleich zum Bestand nicht verschlechtern.	Für den Neubau der A 39 im Bereich Bilmer Berg wird die Verlegung der B 216 erforderlich. Die Verlängerung der Fahrtstrecke um 300m ist gering und zu vernachlässigen. Auf die Qualität des Verkehrsablaufes hat diese Verlängerung keinen Einfluss. Vielmehr ist durch die deutliche Entlastung der B 216 eine Verbesserung der Verkehrsqualität zu erwarten.
11.07-02	11.7 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Straßenführung -02 Die Verlegung der B 216 ist ohne die folgenden Abschnitte nicht notwendig.	<p>Der Neubau der A 39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes, das neben der neuen Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg die ebenfalls in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Bundesautobahn 14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und die dazwischen in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Bundesstraße 190n als Querverbindung umfasst.</p> <p>Wesentliches verkehrliches Ziel ist es dabei, die Sicherheit und Leichtigkeit des Fernstraßenverkehrs zu verbessern, dabei Verkehre insbesondere zwischen den Oberzentren zu bündeln und auf die neuen Autobahnverbindungen und die als Querspange hierzu geplante neue Bundesstraße zu verlagern, wodurch infolge der deutlich geringeren Verkehrsunfallraten von Autobahnen gegenüber 2- oder 3-streifigen Bundes- und Landstraßen eine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit und auf der anderen Seite eine deutliche Entlastung von Ortslagen erreicht werden soll.</p> <p>Die A 39 soll die Städte Lüneburg und Wolfsburg als Oberzentren miteinander verbinden und hierüber eine nachhaltig verbesserte Verbindung zwischen den Räumen Wolfsburg/Gifhorn/Braunschweig und Lüneburg/Hamburg schaffen. Im großräumigen Maßstab schafft die A 39 eine zusätzliche Verbindung der Wirtschaftsräume Süd- und Ost-Deutschlands mit der Nordsee, sowie nach Skandinavien, wodurch ebenfalls nachhaltige positive gesamtwirtschaftliche Effekte erwartet werden.</p> <p>Das zu Grunde liegende Gesamtverkehrskonzept wurde zunächst mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 04.10.2004 (5. FStrAbÄndG), in Kraft getreten am 16.10.2004, in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Der aktuelle Bedarfsplan des 6. Fernstraßenausbaugesetzes (6.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>FStrAbÄndG) vom 23.12.2016 schreibt dieses Gesamtkonzept fort. Darin ist die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg unter lfd. Nr. 701 (NI A 039 AS Lüneburg-N (B 216) AS Weyhausen (B 188) N 4 vordringlicher Bedarf) der Anlage nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAusB G weiterhin in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Für die B 190n ist auf niedersächsischer Seite im aktuellen Bedarfsplan unter lfd. Nr. 762 und 763 ein weiterer Bedarf mit Planungsrecht für einen 2-spurigen, auf Sachsen-Anhaltinischer Seite unter lfd. Nr. 1253 für einen 3-spurigen Neubau festgestellt. Der 4-spurige Neubau der A 14 in der Nord-Südausrichtung zwischen der A 24 und der AS Dahlenworsleben nördlich von Magdeburg ist im aktuellen Bedarfsplan als laufendes Vorhaben fest disponiert bzw. mit vordringlichem Bedarf eingestuft.</p> <p>Vor diesem Hintergrund soll die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg nach der verbindlichen Festlegung der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAusbauG) als 4-streifiger Autobahnneubau das Autobahnnetz zwischen Lüneburg Nord (Anschlussstelle L 216) und Wolfsburg (Anschlussstelle Weyhausen B 188) schließen.</p> <p>Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist unter lfd. Nr. 701 (NI A 039 AS Lüneburg-N (B 216) AS Weyhausen (B 188) N 4 vordringlicher Bedarf) der Anlage nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAusbauG in den vordringlichen Bedarf eingestuft.</p> <p>Mit der durch das BVerwG in ständiger Rechtsprechung geklärten Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfestlegung nach § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAusbauG sind damit die Netzverknüpfung und die Dimensionierung für die Linienbestimmung und die Planfeststellung vorgegeben, während alle anderen Aspekte in den nachfolgenden Planungsstufen der Konkretisierung bedürfen (BVerwG, Urt. v. 08.01.2014, 9 A 4.13, BVerwGE 149, 31 Rn. 32). Dies gilt insbesondere für den Verlauf der Trasse, der von den zeichnerischen Darstellungen der (früheren) Bedarfsplankarte (BVerwG, Urt. v. 12.12.1994, 4 C 29.94, BVerwGE 102, 331(344)) oder der Bedarfspanfestlegung vorlaufend der zeichnerischen Darstellung der Bedarfsplananmeldung abweichen kann.</p> <p>Der Abschnitt 1 ist Teil der Gesamtmaßnahme und die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Folgeabschnitte befinden sich ebenfalls in einer fortgeschrittenen Planungsstufe.</p> <p>Mit den Planungen im Abschnitt 2 der A 39 wurde im November 2008 begonnen. Die Planungen im Übergangsbereich Abschnitt 1 / Abschnitt 2 wurden in diesem Zuge aktualisiert und geringfügig angepasst. Diese Änderungen sind in die vorliegenden Unterlagen zum Abschnitt 1 bereits eingeflossen.</p> <p>Es ist somit nicht davon auszugehen, dass der nachfolgende Abschnitt 2 nicht gebaut bzw. Änderungen nach sich zieht, die Auswirkungen auf die geplante Anschlussstelle der B216 hat. Daher ist auch die Verlegung der B 216 notwendig.</p>
11.08	11.8 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Irritationsschutzwände, Lärmschutzwände, Stützwände	
11.08-01	<p>11.8 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter - Irritationsschutzwände, Lärmschutzwände, Stützwände</p> <p>-01 Die geplante Stützwand (BW 100) auf dem Flurstück 10/402 kann nicht akzeptiert werden, da Sie den Flächenzuschnitt des Grundstückes so verändert, dass die genehmigte Nutzung für den Mieter nicht mehr gewährleistet werden kann.</p>	<p>Aufgrund der Querschnittsverbreiterung in Verbindung mit der Einfahrtsrampe von der B 209 zur A 39 wird eine Flächeninanspruchnahme auf dem Flurstück 10/402 erforderlich. Dabei wurden die Entwurfparameter der Rampe bereits so optimiert, dass ein möglichst geringer Eingriff erforderlich wird. Durch die zusätzliche Anordnung der Stützwand (BW 100) wird der geringstmögliche Eingriff realisiert. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich.</p> <p>Ein Entfallen der Rampe zugunsten eine Knotenpunktlösung mit Linksabbieger auf der B209 wurde durch den Vorhabenträger zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Knotenpunktberechnungen zeigen, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts erst unter Berücksichtigung von 2 zusätzlichen Linksabbiegespuren von Norden kommend erreicht wird.</p> <p>Die Erfordernis diese 2 Linksabbiegespuren und eine Rechtsabbiegerspur auf der Rampe zur A39 zusammen-zuführen, ist in der zur Verfügung stehenden Länge nicht möglich, außerdem ist die benötigte zusätzliche Flächeninanspruchnahme deutlich größer und bedarf eines großräumigen Eingriffs in die Bestandstrasse der B209.</p> <p>Aus diesen Gründen ist diese Variante nicht vorzugswürdig.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Die Befahrbarkeit/Umfahrung des Gewerbegrundstücks mit einem Sattelzug ist bei der vorliegenden Planung weiterhin gewährleistet aber auch wie derzeit nur dann, wenn nicht alle Pkw – Stellplätze belegt sind. Die nordöstlich des Gebäudes in der Mitte der befestigten Fläche gekennzeichneten Stellplätze können auch jetzt bei Sattelzugverkehr nicht genutzt werden.
11.08-02	11.8 Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter - Irritationsschutzwände, Lärmschutzwände, Stützwände -02 Der Durchgang in der Lärmschutzwand zwischen Scheffelstraße und Erbstorfer Landstraße muss zwingend erhalten bleiben. Die Umwege wären unzumutbar.	In der Lärmschutzwand zur Erbstorfer Landstraße ist eine Schleuse vorgesehen, diese wird auf Höhe der Schleusen im Bestand vorgesehen. Eine Verbindung bleibt demnach bestehen und Umwege werden nicht verursacht.
12	12. Natur und Landschaft	
12.00-01	12. Natur und Landschaft -01 Die Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere können mit dem "überwiegendem öffentlichem Interesse" nicht begründet werden.	Die Umweltauswirkungen wurden erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 04.10.2004 wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der A 39 geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt (§ 1 Abs. 2 FStrAbG). Dieser wurde mit dem 6. FStrAbÄndG vom 23.12.2016 bestätigt. Daher wird davon ausgegangen dass die Zulassungsbehörde bei der abwägenden Verhältnismäßigkeitsprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass die öffentlichen Interessen am Vorhaben überwiegen.
12.00-02	12. Natur und Landschaft -02 Der Bau einer Autobahn zerstört die Umwelt.	Die Umweltauswirkungen wurden erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 04.10.2004 wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der A 39 geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt (§ 1 Abs. 2 FStrAbG). Dieser wurde mit dem 6. FStrAbÄndG vom 23.12.2016 bestätigt. Daher wird davon ausgegangen dass die

Problem-NR	Problem	Antwort
		Zulassungsbehörde bei der abwägenden Verhältnismäßigkeitsprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass die öffentlichen Interessen am Vorhaben überwiegen.
12.00-03	12. Natur und Landschaft -03 Der NABU spricht sich gegen eine Genehmigung der Planfeststellung zur A 39, 1. Abschnitt aus, da die vorgetragene Herangehensweise weder an den Anforderungen des geringsten Eingriffes noch am bestehenden Bedarf ausgerichtet ist und sich nicht an nachfolgenden unüberwindbaren Hindernissen orientiert. Im Angesicht des dramatischen Rückganges der Artenvielfalt lehnt der NABU eine weitere Zerschneidung letzter wertvoller ökologischer Flächen ab, da die Schäden an Natur und Landschaft, an dort angesiedelten Populationen respektive bedrohter oder streng geschützter Arten nicht mehr zu kompensieren ist.	Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Hierbei wurde auch die Null-Plus-Lösung untersucht. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Insbesondere die möglichen Rechtsfolgen des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 f BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44 f BNatSchG), waren dafür verantwortlich, dass Beeinträchtigungen frühzeitig und so weit als möglich im umfassenden Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden und gemindert werden konnten. Verbleibende Beeinträchtigungen waren trotz der durchgeführten Alternativenvergleiche vor dem Hintergrund der Abwägungsentscheidungen nicht zu vermeiden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Sowohl Eingriffsregelung als auch Artenschutz sind nach dem BNatSchG und den einschlägigen Gerichtsurteilen rechtskonform abgearbeitet.
12.01	12.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung	
12.01.00-01	12.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung -01 Die Eingriffsregelung seien mangelhaft und würden zum Fortbestehen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen führen. Eine entsprechende Prüfung sei daher nicht möglich.	Die Umweltauswirkungen wurden umfänglich erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Sowohl Eingriffsregelung als auch Artenschutz sind nach dem BNatSchG und den einschlägigen Gerichtsurteilen rechtskonform abgearbeitet.

Problem-NR	Problem	Antwort
12.01.01	12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff	
12.01.01.00-01	12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -01 Es wird eine naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung des gesamten Raumes Lüneburg-Wolfsburg mit allen naturschutzrechtlichen Aspekten gefordert.	Eine naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung erfolgte dem gestuften Planungsprozess entsprechend bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren. Eine Gesamtbetrachtung zum Planfeststellungsverfahren ist in Anlage 1 der Unterlage 1 "Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens" vorgenommen worden.
12.01.01.00-02	12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -02 Das Vorhaben widerspricht durch die sehr hohen Inanspruchnahmen von natürlichen Schutzgütern dem grundsätzlich festgelegten Staatsziel Umweltschutz.	Die ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte, die bei dem Infrastrukturprojekt A 39 in den Blick zu nehmen sind, wurden umfangreich in den durchgeführten Untersuchungen gewürdigt. Die umfangreichen Umweltschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Projektes durchgeführt werden, zeigen, dass die ökologischen Aspekte ein angemessenes Gewicht bei der Projektdurchführung erhalten. Das Projekt hat einen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag, sodass eine Umweltrisikoeinschätzung erfolgt ist. Die hier aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik ist im Rahmen der üblichen Vorhabenplanung abgearbeitet worden. Die Abarbeitung erfolgte in den naturschutzfachlichen Planungsbeiträgen (Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag). Die fachlichen Ergebnisse sind auf jeder Planungsstufe entsprechend den gesetzlichen und planerischen Vorgaben berücksichtigt worden, sodass mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend abgearbeitet worden sind.
12.01.01.00-03	12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -03 Es besteht eine Betroffenheit als BUND-Mitglied die durch die Umweltbeeinträchtigung des Neubaus einhergehen.	Anders als die anerkannten Umweltvereinigungen, die dazu berufen sind, Stellungnahmen zu dem Plan mit Blick auf die betroffenen Umweltschutzgüter abzugeben, sind Privatpersonen weiterhin nur mit Blick auf eine eigene unmittelbare oder vermittels der Vorhabenswirkungen ausgelöste eigene konkrete Betroffenheit befugt, Äußerungen zum Plan abzugeben. Die Mitgliedschaft in einer anerkannten Umweltvereinigung vermittelt für sich betrachtet eine eigene unmittelbare oder mittelbare Betroffenheit nicht.

Problem-NR	Problem	Antwort
12.01.01.00-04	<p>12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -04 Die ungünstige Anordnung und Gestaltung von Anlagen ruft unnötige Eingriffe hervor.</p> <p>An der AS B 216 könnte durch Ersatz der Ohren durch Rampen und deren Anbindung an die Straßenquerung kurz oberhalb der AS der geplante Eingriff in die Apfelallee vermieden werden. Durch geringe Nordverschiebung der B216-Trasse wären zudem mehrere teils dicke Bäume zu erhalten.</p>	<p>Die A 39 wurde in die Entwurfsklasse EKA 1 der "Richtlinie für die Anlage von Autobahnen" (RAA) eingestuft. In Bild 44 dieser Richtlinie sind die Einsatzempfehlungen für vierarmige und dreiarmlige teilplanfreie Knotenpunktsysteme angegeben. Danach sind die hier angesprochenen Rautensysteme für die EKA 1 nicht geeignet.</p> <p>Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Anpassung der B216 bis zur AS B216 insoweit, dass ein Eingriff in die sogenannte „Apfelallee“ reduziert werden kann. Hierbei wird eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden sowie eine Anpassung der Anschlussstelle untersucht. Die Änderungen haben jeweils eine Reduzierung der Trassierungsparameter zur Folge, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und den Eingriffen in die Umgebung abgewogen werden. Es werden hierbei zwei weitere Varianten verglichen. Zuerst die sogenannte „Mittelvariante“. Hierbei wird die B216 soweit nach Norden verschoben, dass der Verlauf der B216 die „Apfelallee“ nicht mehr zerschneidet und die Rampen im Süd-West-Quadranten weitestgehend aus der Apfelallee herausgeschoben werden und somit lediglich tangentielle Eingriffe verursachen.</p> <p>In der 2. Variante („Minimalvariante“) erfolgt nur eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden, so dass die Trasse die „Apfelallee“ nur noch tangiert und keine Eingriffe in die vorhandenen Bäume verursacht. Der Knotenpunkt B 216/L 221 wird hierbei nahezu unverändert beibehalten.</p> <p>In beiden Varianten sind für die Trassierung der B216 Reduzierungen der Planungsparameter erforderlich. Aus Analogiebetrachtungen zu anderen Regelwerken (RAL) i.V. m. einer zulässigen Geschwindigkeit von $v_{zul} = 70 \text{ km/h}$ lassen sich bei beiden Varianten für die B216 jedoch keine negativen Auswirkungen ableiten.</p> <p>Für die Rampen der AS B216 bei der sogenannten „Minimalvariante“ gilt es darauf hinzuweisen, dass eine Trassierung an den unteren Grenzwerten für eine Neubaumaßnahme (im Bereich der AS B 216 vollumfänglich zutreffend) nicht anzustreben ist. Negativ wirkt sich zudem der Umstand aus, dass die westlichen Schleifenrampen in der betrachteten Variante nicht in einem konstanten Bogen durchfahren werden können. Dies ist hinsichtlich Fahrdynamik und aus Gründen</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>der Beschilderung/Erkennbarkeit ungünstig zu bewerten und i.V.m. einer Trassierung an den unteren Grenzwerten kritisch zu beurteilen. Außerdem wird der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten sind.</p> <p>Die sogenannte „Extremvariante“, die Eingriffe vollständig vermeidet und die „Apfelallee“ mit einem ausreichend großen Bauwerk unterführt wird aus technischen Gründen nicht weiter untersucht.</p> <p>Die artenschutzrechtlichen Änderungen der zusätzlich untersuchten Varianten gegenüber der Planfeststellungsunterlage werden wie folgt beurteilt:</p> <p>„Minimalvariante“ (Schonung der Bäume entlang der Apfelallee nördlich der Trasse): Dadurch werden die Verluste von 3 Revieren der Goldammer vermieden und somit wären die benötigten Ausnahmevoraussetzungen noch für 10 Reviere erforderlich. Zu dem werden potenzielle Höhlenbäume geschont. Die Zerschneidung der Fledermausroute bleibt bestehen, allerdings verringert sich die Länge der überbauten geeigneten Habitatstrukturen, das heißt die erforderliche „Umleitungs-pflanzung“ verringert sich.</p> <p>„Mittellösung“ (Apfelallee wird zwar nicht mehr direkt vom Anschlussohr überbaut, aber weiterhin Querung der Apfelallee durch die Auffahrrampe der AS von der B 216 in FR WOB) Ebenso wie bei der „Minimalvariante“ erfolgt eine Schonung der Bäume entlang der Apfelallee nördlich der Trasse und damit Vermeidung des Verlustes von 3 Goldammer-Revieren. Die Zerschneidung der Fledermausroute bliebe bestehen. Es würde sich allerdings der „Beginn“ der Überbauung südlich der A39 ein wenig weiter nach Norden verschieben, so dass sich die Überbauung der geeigneten Habitatstrukturen, südlich der Trasse im Vergleich zur „Minimalvariante“ ein wenig, aber tatsächlich nicht nennenswert,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>verringert. Die Umleitungspflanzung wäre weiterhin erforderlich.</p> <p>„Extremvariante“ (Variante die Eingriffe vollständig vermeidet): Da diese Variante aus technischen Gründen nicht weiterverfolgt wird erübrigt sich eigentlich eine Einschätzung, trotzdem sei darauf hingewiesen, dass diese Variante auch nur dann wesentlich günstiger als die übrigen Varianten wäre, wenn man dann auch sozusagen „an Ort und Stelle“ die Apfelallee mit einem nach MAQ ausreichend großem Bauwerk unterführt. Wenn nicht wäre die benötigte „Umleitungspflanzung“ hin zum Bauwerk im 2. Abschnitt weiterhin erforderlich und damit auch keine nennenswerte Verbesserung gegenüber den anderen Varianten.</p> <p>Fazit: Alle zusätzlichen Varianten führen zu einer Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Goldammer. Bei allen Varianten wird die bedeutende Fledermausroute zerschnitten, lediglich die Länge der zur Vermeidung erforderlichen Umleitungspflanzung verringert sich ggü. dem aktuellen Planungsstand, wobei durch die Extremvariante die kürzeste Pflanzstrecke, gefolgt von der Mittellösung und dann von der Minimalvariante erforderlich wird. Unabhängig von der erforderlichen Länge der Umleitungspflanzung wird davon ausgegangen, dass diese als Vermeidungsmaßnahme geeignet ist. Aus diesem Grund sollte in jedem Fall die Schonung der Alleebäume umgesetzt werden (Verringerung der Schädigung von 3 Revieren Goldammer). Da dies auch mit der Minimalvariante erreicht wird und durch die „Mittellösung“ im Vergleich dazu keine weitere Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgt, erübrigt sich eine detailliertere Planung dieser Variante.</p>
12.01.01.00-04.1	12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -04.1 2,5 CEF, 4,8CEF an Trassenende AS B 216: Zugrundeliegender Eingriff vermeidbar durch andere Gestaltung des Trassenendes. Erfolg fraglich im Hinblick auf	Die Gehölzstrukturen entlang der Apfelallee dienen als Flugroute und Jagdgebiet für Fledermäuse. Diese wird durch die Autobahn zerschnitten. Die Maßnahmen 2.5 und 4.8 VCEF dienen der "Umleitung" der Fledermäuse zur gefahrlosen Querung der

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>zukünftige Störung durch etwaige Fortführung des Vorhabens.</p>	<p>Autobahn, gerade auch im Hinblick auf die Fortführung des Vorhabens im 2. Abschnitt. Ohne den Bau des 2. Abschnittes werden die Fledermäuse um das Bauende des 1. Abschnittes geleitet. Bei Fortführung des Vorhabens werden Leitstrukturen im 2. Abschnitt weitergeführt hin zur Unterführung der verlegten Apfelallee. Somit wird eine Querung der Autobahn auch bei der Fortführung der Autobahn gewährleistet.</p> <p>Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Anpassung der B216 bis zur AS B216 insoweit, dass ein Eingriff in die sogenannte „Apfelallee“ reduziert werden kann. Hierbei wird eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden sowie eine Anpassung der Anschlussstelle untersucht. Die Änderungen haben jeweils eine Reduzierung der Trassierungsparameter zur Folge, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und den Eingriffen in die Umgebung abgewogen werden. Es werden hierbei zwei weitere Varianten verglichen. Zuerst die sogenannte „Mittelvariante“. Hierbei wird die B216 soweit nach Norden verschoben, dass der Verlauf der B216 die „Apfelallee“ nicht mehr zerschneidet und die Rampen im Süd-West-Quadranten weitestgehend aus der Apfelallee herausgeschoben werden und somit lediglich tangentielle Eingriffe verursachen.</p> <p>In der 2. Variante („Minimalvariante“) erfolgt nur eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden, so dass die Trasse die „Apfelallee“ nur noch tangiert und keine Eingriffe in die vorhandenen Bäume verursacht. Der Knotenpunkt B 216/L 221 wird hierbei nahezu unverändert beibehalten.</p> <p>In beiden Varianten sind für die Trassierung der B216 Reduzierungen der Planungsparameter erforderlich. Aus Analogiebetrachtungen zu anderen Regelwerken (RAL) i.V. m. einer zulässigen Geschwindigkeit von $v_{zul} = 70 \text{ km/h}$ lassen sich bei beiden Varianten für die B216 jedoch keine negativen Auswirkungen ableiten.</p> <p>Für die Rampen der AS B216 bei der sogenannten „Minimalvariante“ gilt es darauf hinzuweisen, dass eine Trassierung an den unteren Grenzwerten für eine Neubaumaßnahme (im Bereich der AS B 216 vollumfänglich zutreffend) nicht anzustreben ist. Negativ wirkt sich zudem der Umstand aus, dass die westlichen Schleifenrampen in der</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>betrachteten Variante nicht in einem konstanten Bogen durchfahren werden können. Dies ist hinsichtlich Fahrdynamik und aus Gründen der Beschilderung/Erkennbarkeit ungünstig zu bewerten und i.V.m. einer Trassierung an den unteren Grenzwerten kritisch zu beurteilen. Außerdem wird der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten sind.</p> <p>Die sogenannte „Extremvariante“, die Eingriffe vollständig vermeidet und die „Apfelallee“ mit einem ausreichend großen Bauwerk unterführt wird aus technischen Gründen nicht weiter untersucht.</p> <p>Die artenschutzrechtlichen Änderungen der zusätzlich untersuchten Varianten gegenüber der Planfeststellungsunterlage werden wie folgt beurteilt:</p> <p>„Minimalvariante“ (Schonung der Bäume entlang der Apfelallee nördlich der Trasse): Dadurch werden die Verluste von 3 Revieren der Goldammer vermieden und somit wären die benötigten Ausnahmevoraussetzungen noch für 10 Reviere erforderlich. Zu dem werden potenzielle Höhlenbäume geschont. Die Zerschneidung der Fledermausroute bleibt bestehen, allerdings verringert sich die Länge der überbauten geeigneten Habitatstrukturen, das heißt die erforderliche „Umleitungs-pflanzung“ verringert sich.</p> <p>„Mittellösung“ (Apfelallee wird zwar nicht mehr direkt vom Anschlussrohr überbaut, aber weiterhin Querung der Apfelallee durch die Auffahrrampe der AS von der B 216 in FR WOB) Ebenso wie bei der „Minimalvariante“ erfolgt eine Schonung der Bäume entlang der Apfelallee nördlich der Trasse und damit Vermeidung des Verlustes von 3 Goldammer-Revieren. Die Zerschneidung der Fledermausroute bliebe bestehen. Es würde sich allerdings der „Beginn“ der Überbauung südlich der A39 ein wenig weiter nach Norden verschieben, so dass sich die Überbauung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>der geeigneten Habitatstrukturen, südlich der Trasse im Vergleich zur „Minimalvariante“ ein wenig, aber tatsächlich nicht nennenswert, verringert. Die Umleitungspflanzung wäre weiterhin erforderlich.</p> <p>„Extremvariante“ (Variante die Eingriffe vollständig vermeidet): Da diese Variante aus technischen Gründen nicht weiterverfolgt wird erübrigt sich eigentlich eine Einschätzung, trotzdem sei darauf hingewiesen, dass diese Variante auch nur dann wesentlich günstiger als die übrigen Varianten wäre, wenn man dann auch sozusagen „an Ort und Stelle“ die Apfelallee mit einem nach MAQ ausreichend großem Bauwerk unterführt. Wenn nicht wäre die benötigte „Umleitungspflanzung“ hin zum Bauwerk im 2. Abschnitt weiterhin erforderlich und damit auch keine nennenswerte Verbesserung gegenüber den anderen Varianten.</p> <p>Fazit: Alle zusätzlichen Varianten führen zu einer Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Goldammer. Bei allen Varianten wird die bedeutende Fledermausroute zerschnitten, lediglich die Länge der zur Vermeidung erforderlichen Umleitungspflanzung verringert sich ggü. dem aktuellen Planungsstand, wobei durch die Extremvariante die kürzeste Pflanzstrecke, gefolgt von der Mittellösung und dann von der Minimalvariante erforderlich wird. Unabhängig von der erforderlichen Länge der Umleitungspflanzung wird davon ausgegangen, dass diese als Vermeidungsmaßnahme geeignet ist. Aus diesem Grund sollte in jedem Fall die Schonung der Alleebäume umgesetzt werden (Verringerung der Schädigung von 3 Revieren Goldammer). Da dies auch mit der Minimalvariante erreicht wird und durch die „Mittellösung“ im Vergleich dazu keine weitere Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgt, erübrigt sich eine detailliertere Planung dieser Variante.</p>
12.01.01.00-05	12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -05 Durch eine Drehung des Regenrückhaltebeckens 4.1 in N-	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Einordnung des Beckens erfolgte unter der Maßgabe, das

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>S-Richtung und trassenparallele Lage könnte die geplanten Baumverluste im Buchenwald verringert werden.</p>	<p>ausgewiesene Mischgebiet möglichst nicht in Anspruch zu nehmen. Dieses Ziel wurde mit der vorliegenden Planung erreicht.</p> <p>Das RRB1 liegt im Bereich von Eichenmischwald (WQN - LRT 9190) und Erlen- und Eschen-Auwald (WET - LRT 91E0). Eine Drehung des RRB in N-S Richtung würde den Verlust von Wald-LRT nicht verhindern.</p>
<p>12.01.01. 00-06</p>	<p>12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -06 Durch Verlagerung des RRB 1 auf den westlich gelegenen Acker oder auf den Lagerplatz auf der Südseite der Trasse wäre der geplante Eingriff in den wertvollen Eichenwald vermeidbar. Hiervon wäre auch ein größeres Vorkommen von <i>Carex elongata</i> betroffen, zudem möglicherweise der nördlich der Bahnlinie gelegene Moorwald.</p> <p>Des Weiteren ist die Beeinträchtigung des Moorwaldes nördlich des RRB 1 durch das RRB und durch Immissionen nicht beachtet worden.</p>	<p>Der Vorhabenträger plant das RRB 1 um, und verlegt den Standort auf die Ackerfläche. Ein Eingriff in hochwertige Lebensräume wird dadurch verhindert.</p>
<p>12.01.01. 00-07</p>	<p>12.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff -07 Der Auwald westlich der Ilmenau nördlich der A39 wurde anscheinend nicht als FFH-LRT (in dem Falle *91E0) gewertet. Aufgrund seiner gut und artenreich ausgeprägten Krautschicht und verschiedenen auwaldtypischen Gehölzarten ist er trotz des hohen Pappelanteiles als LRT einzustufen, zumal eine enge Verzahnung mit Baumweiden am Ilmenauufer besteht. Die geplante Inanspruchnahme ist daher als erhebliche Beeinträchtigung des LRT zu bewerten.</p>	<p>Der Bestand ist in der B1-Schicht durch Hybridpappeln charakterisiert, der Strauchschicht fehlen ebenso wie der Krautschicht bezeichnende Auwaldarten. Eine Zuordnung zu Auwälder 91E0 oder Hartholzauen (91F0) ist damit nicht möglich. Der Bestand wird nicht als FFH-LRT gewertet. Auch eine Einstufung als Entwicklungsfläche "E" ist nicht gegeben, da (wie die unten aufgeführte Artenliste zeigt), Arten, die eine „deutliche Entwicklungstendenz(..) zum jeweiligen LRT zeigen“ fehlen (Erfassung FFH-Lebensraumtypen Niedersachsen, NLWKN 2014). Artenliste des als WXP kartierten Bestandes: <u>Baumschicht:</u> <i>Populus x canadensis</i>, <i>Alnus incana</i>, <i>Betula pubescens</i> <u>Strauchschicht:</u> <i>Rubus fruticosus</i>, <i>Rubus idaeus</i>, <i>Crataegus monogyna</i>, <i>Acer pseudoplatanus</i>, <i>Acer campestre</i>, <i>Alnus glutinosa</i> <u>Krautschicht:</u> <i>Urtica dioica</i>, <i>Aegopodium podagraria</i>, <i>Glechoma hederacea</i>, <i>Alliaria petiolata</i>, <i>Dactylis glomerata</i>, <i>Geum urbanum</i>, <i>Lamium album</i>,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Arrhenatherum elatius, Humulus lupulus, Anthriscus sylvestris, Veronica hederifolia, Galium aparine, Cirsium vulgare, Geranium robertianum</p> <p>Zum Vergleich hier die Kennzeichnenden Pflanzenarten der unterschiedlichen LRT 91E0 Biotoptypen:</p> <p>Erlen- und Eschenwald der Auen und Quellbereiche (WE): Dominante Baumarten: Alnus glutinosa, Alnus incana (Harz, eingebürgert), Fraxinus excelsior; Arten deutlichem Schwerpunkt in Wäldern dieser Erfassungseinheit: Prunus padus, Carex remota, Carex strigosa, Circaea alpina, Circaea x intermedia, Crepis paludosa, Deschampsia cespitosa, Equisetum sylvaticum, Festuca gigantea, Geum rivale, Impatiens noli-tangere, Lysimachia nemorum, Matteuccia struthiopteris, Poa remota, Ribes rubrum, Rumex sanguineus, Stellaria nemorum, Veronica montana. Hinzu kommen sonstige Feuchtezeiger und mesophile Arten, die v.a. zur Unterscheidung von den Erlen-Bruchwäldern dienen, z.B. Ajuga reptans, Brachypodium sylvaticum, Carex sylvatica, Circaea lutetiana, Galium odoratum, Luzula sylvatica, Primula elatior, Ranunculus ficaria, Stachys sylvatica.</p> <p>Erlen-Bruchwald (WA) Alnus glutinosa, Calamagrostis canescens, Calla palustris, Carex acutiformis, Carex appropinquata, Carex elata, Carex elongata, Carex paniculata, Carex pseudocyperus, Dryopteris cristata, Galium palustre agg., Hottonia palustris, Lysimachia thyrsiflora, Lysimachia vulgaris, Ribes nigrum, Scutellaria galericulata, Thelypteris palustris u.a.</p> <p>Vorwiegend in WARQ außerdem: Caltha palustris, Cardamine amara, Glyceria fluitans, Iris pseudacorus, Lycopus europaeus, Mentha aquatica, Myosotis palustris agg., Ranunculus repens, Solanum dulcamara u.a.; v.a. in jüngeren Beständen zuvor waldfreier Standorte auch Arten wie Carex acuta, Carex riparia, Glyceria maxima, Phragmites australis, Scirpus sylvaticus u.a. vorherrschend.</p> <p>Vorwiegend in WARÜ außerdem: Agrostis canina, Betula pubescens, Carex canescens, Carex rostrata, Hydrocotyle vulgaris, Molinia</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>caerulea, Osmunda regalis, Peucedanum palustre, Polytrichum commune, Potentilla palustris, Sphagnum spp. (fimbriatum, palustre, squarrosum u.a.), Viola palustris u.a. Vorwiegend in WAB außerdem: Calamagrostis villosa, Equisetum sylvaticum, Luzula sylvatica, Sphagnum spp. (palustre, squarrosum, girgensohnii u.a.). Weiden-Auwald (Weichholzaue) (WW) Salix alba, Salix fragilis, Salix x rubens, Salix purpurea, Salix viminalis, Salix triandra, Populus nigra (autochthone Vorkommen vermutlich nur an der Elbe). In der Krautschicht Feuchtigkeits- und Stickstoffzeiger wie Aegopodium podagraria, Angelica archangelica (v.a. WWT), Calystegia sepium, Galium aparine, Petasites hybridus, Phalaris arundinacea, Rubus caesius, Urtica dioica u.a., beim Untertyp WWS außerdem Iris pseudacorus, Glyceria maxima, Mentha aquatica, Carex acutiformis u.a.</p>
12.01.01.01	12.1.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Tiere und Pflanzen	
12.01.01.01-01	12.1.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Tiere und Pflanzen -01 Durch den Bau des Bürgerwindparkes bei Bardowick und Melbeck sind Beeinträchtigungen der lokalen Fledermäusepopulation zu erwarten. Durch den zusätzlichen Zerschneidungseffekt der A39 ist die kumulierende Wirkung zu prüfen.	<p>Im planfestzustellenden Abschnitt 1 kommt es zu keiner Neuzerschneidung, da die bestehende Trasse lediglich ausgebaut wird. Um die Zerschneidungswirkung der A 39 zu minimieren wurde ein Vernetzungskonzept erarbeitet, welches dazu dient, die Kohärenz der Lebensräume zu gewährleisten. Dies mittels geeigneter Querungshilfen sowie Strukturmaßnahmen (Habitate, Bauwerks- und Umfeldgestaltung) für die entsprechenden Arten (Zielarten gemäß Konzept sowie weitere wertgebende bzw. gefährdete Arten). Die Beeinträchtigungen durch den Bau der Bürgerwindparks sind im Rahmen der jeweiligen Verfahren zu berücksichtigen und auszugleichen. Eine zusätzliche Beeinträchtigung durch die hier vorliegende Planung ist nicht zu erkennen.</p>
12.01.01.01-02	12.1.1.1 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Tiere und Pflanzen -02 Neben dem Schutzgut Mensch gilt es auch die Tierwelt zu berücksichtigen - exemplarisch werden Fledermäuse und Nachtigall genannt	<p>Die Umweltbelange wurden umfänglich in den naturschutzfachlichen Planungsbeiträgen (Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag) berücksichtigt. Die fachlichen Ergebnisse werden auf jeder Planungsstufe entsprechend den gesetzlichen und</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>planerischen Vorgaben berücksichtigt, so dass mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend abgearbeitet sind.</p> <p>Die Fauna wurde mit einem umfangreichen und abgestimmten Kartierungsprogramm von Fachexperten erfasst. Hierbei wurden auch Informationen bei ortsansässigen Experten recherchiert. Die Beeinträchtigungen der Fauna, sprich Tierwelt, wurden unter Einbeziehung der Faunaexperten ermittelt. Eine entsprechende Berücksichtigung der faunistischen Belange ist aus Sicht des Vorhabenträgers in ausreichendem Maß erfüllt.</p>
12.01.01.02	12.1.1.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Landschaft, Landschaftsbild	
12.01.01.02-01	12.1.1.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Landschaft, Landschaftsbild -01 Durch den Entfall des Lärmschutzwalls Richtung Adendorf wird das Landschaftsbild beeinträchtigt.	<p>Durch den Ausbau der B 4 wird eine über die Vorbelastungssituation hinausgehende erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden. Die Böschungen und Lärmschutzwälle der A 39 werden vergleichbar dem aktuellen Zustand an der B 4 nach Abschluss der Bautätigkeiten wieder eingegrünt. Aufgrund der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ist auch keine Erhöhung der Lärmbelastung in den Erholungsgebieten zu erwarten.</p>
12.01.01.03	12.1.1.3 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Boden	
12.01.01.03-01	12.1.1.3 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Boden -01 Durch die fehlerhaften Angaben zu Sandaufschüttungen (Höhe Wulfstorf östlich des Kanals) wurden falsche Trassenvarianten untersucht bzw. bevorzugt. Zudem wurde der Bewuchs aufgrund falscher Grundangaben als minderwertiger Kiefernwald eingestuft. Der Baumbestand sei dort aber 100 -150 Jahre alt. Es handelt sich dort um Eichenbestände nicht um Kiefern.	<p>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. Die hier (vermutlich) angesprochene Fläche wurde fachgerecht als Biotoptyp Nadelwald mit einem hohen Kiefern, Fichten und Lärchenanteil kartiert. Unabhängig davon, ob es sich hierbei um Aufschüttungsflächen handelt oder nicht, ist der Baumbestand auf einem Teilbereich des Flurstücks 9, Flur 5, Gemarkung Wulfstorf als Kiefernwald anzusprechen. Die vorwiegend hier vorkommenden Arten sind typische Nadelgehölze wie Kiefern, Fichten oder Lärchen und werden von der Altersstruktur auf einen Waldbestand von 10-40 Jahren geschätzt. . Dieses Teilbereich ist zum Teil von größeren und älteren Waldbeständen umgeben, welche auch einen größeren Anteil an</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Eichenbeständen beinhalten. Dies wurde in der Biotoptypenkartierung dokumentiert und fachgerecht aufgearbeitet.
12.01.01.04	12.1.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Wasser	
12.01.01.04-01	12.1.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Wasser -01 Das Profil und das Ufer des verlegten Raderbaches wären naturnah auszuformen und mit Möglichkeit der eigendynamischen Uferarbeit. Anstelle der vorgesehenen Ansaat ist nur eine bodenstabilisierende Grasansaat vorzusehen, in die Teile der im aktuellen Bestand vorhabenden Ufervegetation aus Baldrian, Mädessüß und Farnen zu übernehmen wären. Diese wären entsprechend im Vorwege zu bergen.	Im Maßnahmenblatt 4.7 A "Naturnahe Gestaltung Raderbach" ist die Herstellung eines naturnahen Bachbettes bereits vorgesehen. An Stelle einer Grasansaat wird die Ansaat mit einer regionaltypischen Saatgutmischung speziell für Uferböschungen als zielführender erachtet. Im Zuge der Ausführungsplanung sollte geprüft werden, ob durch eine zusätzliche Umsetzung bereits vorhandener Stauden das Maßnahmenziel einer naturnahen Ufervegetation kurzfristiger oder zielgerichteter umgesetzt werden kann.
12.01.01.05	12.1.1.5 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Klima	
12.01.01.05-01	12.1.1.5 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Eingriff - Klima -01 Zum Ausgleich des Carbon-Footprints soll der Deckel des Tunnelbauwerks zur regenerativen Energiegewinnung durch Solarenergie genutzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einer Wiederverbindung der derzeit getrennten Stadtteile von Moorfeld durch eine Landschaftsgestaltung wird jedoch Priorität eingeräumt. Im Bereich des Tunnels wird die von West nach Ost verlaufende Radwegeverbindung wiederhergestellt. Die Tunneloberfläche wird durch Wiesenflächen über einen durchgängigen Fußweg erschlossen. Eine Nutzung des Tunnels zur regenerativen Energiegewinnung würde hier den Zielen der Landschaftsgestaltung für das Schutzgut Mensch entgegenstehen.
12.01.02	12.1.2 Natur und Landschaft -Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung	
12.01.02.01	12.1.2.1 Natur und Landschaft -Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Allgemein	
12.01.02.02	12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken	

Problem-NR	Problem	Antwort
12.01.02.02-01	<p>12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken -01 Zu Abschnitt 2 der A 39: Das als Durchlass für das Wild vorgesehene Brückenbauwerk über den Vierenbach ist als Querungshilfe ungeeignet. Licht- und Geräuschemissionen des Verkehrs, sowie der steil ansteigende nicht einsehbare Kanaldamm vom 12 Metern Höhe und das Brückenbauwerk selbst werden dazu führen, dass das Wild hier nicht queren wird. Zudem müsste es einen 80-120 Meter breiten Streifen zwischen ESK und A39 als Wechsel benutzen, der zudem in Richtung Norden durch den Schiffsanleger Wulfstorf sowie die Kanalbrücke Wulfstorf verengt bzw. verschlossen ist. Auch aus diesen Gründen wird das Wild hier nicht wechseln, mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Populationen.</p>	<p>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>Das Vernetzungskonzept ist mehrstufig aufgebaut. Unterlage 19.5.1 besteht aus dem Teil A, der das abschnittsübergreifende Vernetzungskonzept für die ganze A39 wiedergibt. Unterlage 19.5.2 besteht aus dem Teil B mit den abschnittsbezogenen Angaben und Teil C mit den Steckbriefen zu den einzelnen Vernetzungsbauwerken in dem jeweiligen Planungsabschnitt, die detailliert Auskunft zu den Querungshilfen geben. Weitere Bestandteile des Vernetzungskonzeptes sind die Anlage 1 (Zielartenkonzept), Anlage 2 (GIS-basierte Modellierung überörtlicher Funktionsbeziehungen/Dr. Hänel (UNI Kassel)) und Anlage 3 (Einfluss der geplanten A39/B190n auf lokale und regionale Wildtierpopulationen / ITAW (TiHo)). In das Gutachten der TiHo sind eigene Datenerhebungen sowie Befragungen der ortsansässigen Jagdpächter einbezogen worden. Auf Basis dieser abschnittsübergreifenden Gutachten sowie umfangreicher Datenbestände (abschnittsbezogene Kartierung, Daten aus dem Raumordnungsverfahren, recherchierte Bestandsdaten) erfolgte die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen. Die umfängliche Gutachtenerstellung und Datenerhebung erfolgte fachgerecht und führte zu einem ebenso fachgerechten Vernetzungskonzept. Der Vorhabensträger erachtet die vorgenommenen Untersuchungen als umfänglich und ausreichend.</p> <p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand bezüglich der Position der Grünbrücke spricht Bereiche an, welche außerhalb dieses Planungsabschnittes liegen. Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum jeweiligen Abschnitt einzuwenden und zu behandeln.</p>
12.01.02.02-01.1	<p>12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken -01.1 Zu Abschnitt 2 der A 39: Die vorgesehene Grünbrücke bei Wulfstorf ist als Querungshilfe ungeeignet.</p>	<p>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>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Die Position der Grünbrücke sollte in Richtung Kreisgrenze Lüneburg nach Norden (Eckpunkt Truppenübungsplatz I Eigenjagd Meinert) verschoben werden, da anderenfalls davon auszugehen ist, dass die Grünbrücke vom Wild nicht angenommen wird. Die Position der Grünbrücke sollte an die bereits vorhandenen Querungshilfen (Schüttsteine) im Elbe-Seitenkanal angepasst werden. Die derzeitige Lage befindet sich zudem zu dicht am Ort Wulfstorf sowie der Kreisstraße 42.</p>	<p>Das Vernetzungskonzept ist mehrstufig aufgebaut. Unterlage 19.5.1 besteht aus dem Teil A, der das abschnittsübergreifende Vernetzungskonzept für die ganze A39 wiedergibt. Unterlage 19.5.2 besteht aus dem Teil B mit den abschnittsbezogenen Angaben und Teil C mit den Steckbriefen zu den einzelnen Vernetzungsbauwerken in dem jeweiligen Planungsabschnitt, die detailliert Auskunft zu den Querungshilfen geben. Weitere Bestandteile des Vernetzungskonzeptes sind die Anlage 1 (Zielartenkonzept), Anlage 2 (GIS-basierte Modellierung überörtlicher Funktionsbeziehungen/Dr. Hänel (UNI Kassel)) und Anlage 3 (Einfluss der geplanten A39/B190n auf lokale und regionale Wildtierpopulationen / ITAW (TiHo)). In das Gutachten der TiHo sind eigene Datenerhebungen sowie Befragungen der ortsansässigen Jagdpächter einbezogen worden. Auf Basis dieser abschnittsübergreifenden Gutachten sowie umfangreicher Datenbestände (abschnittsbezogene Kartierung, Daten aus dem Raumordnungsverfahren, recherchierte Bestandsdaten) erfolgte die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen. Die umfängliche Gutachtenerstellung und Datenerhebung erfolgte fachgerecht und führte zu einem ebenso fachgerechten Vernetzungskonzept. Der Vorhabensträger erachtet die vorgenommenen Untersuchungen als umfänglich und ausreichend.</p> <p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand bezüglich der Position der Grünbrücke spricht Bereiche an, welche außerhalb dieses Planungsabschnittes liegen. Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum jeweiligen Abschnitt einzuwenden und zu behandeln.</p>
12.01.02.02-02	<p>12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken -02 Zu Abschnitt 2 der A 39: Die Grünbrücke "Ohle Heide" (Bau km 5+500) sei für die Verbindung Süsing-Görde unerlässlich und ist daher zwingend zu erstellen.</p>	<p>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>Das Vernetzungskonzept ist mehrstufig aufgebaut. Unterlage 19.5.1 besteht aus dem Teil A, der das abschnittsübergreifende Vernetzungskonzept für die ganze A 39 – entsprechend</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>kleinmaßstäbig - wiedergibt. Dem Teil B mit den abschnittsbezogenen Angaben, die großmaßstäbiger dargestellt sind, und Teil C mit den Steckbriefen zu den einzelnen Vernetzungsbauwerken, die detailliert Auskunft zu den Querungshilfen geben.</p> <p>Weitere Bestandteile des Vernetzungskonzeptes sind die Unterlagen 19.5.2 (Zielartenkonzept), 19.5.3 (GIS-basierte Modellierung überörtlicher Funktionsbeziehungen/Dr. Hänel (UNI Kassel)) und 19.5.4 (Einfluss der geplanten A39 / B 190n auf lokale und regionale Wildtierpopulationen/ ITAW (TiHo)). In das Gutachten der TiHo sind eigene Datenerhebungen sowie Befragungen der ortsansässigen Jagdpächter einbezogen worden. Auf Basis dieser abschnittsübergreifenden Gutachten sowie umfangreicher Datenbestände (abschnittsbezogene Kartierungen, Daten aus dem Raumordnungsverfahren, recherchierte Bestandsdaten) erfolgte die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen. Das Vernetzungskonzept sieht die Grünbrücke "Ohle Heide" als wichtige Verbindungsmöglichkeit an und ist daher auch Bestandteil der Planungen.</p> <p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand zur Platzierung der Grünbrücke bei Wulfstorf spricht allerdings 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. Die Planung im Abschnitt 2 sind ebenfalls in der Planfeststellung. Die hier benannte Grünbrücke ist in den Planungen berücksichtigt.</p>
12.01.02.02-03	<p>12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken</p> <p>-03 Zum Abschnitt 2 der A 39: Die Trassenführung der A 39 in Parallellage zum Kanal stellt für das Wild ein großes Hindernis dar und wird daher abgelehnt. Der Bereich zwischen Elbe-Seitenkanal und Trasse der A 39 ist zu schmal, um als Ruheraum für das Wild dienen zu können. Dies gilt insbesondere für Großsäuger. Die Hanglage des Kanals bewirkt, dass das Wild durch das Licht des Autobahnverkehrs irritiert wird. Es ist nicht zu erwarten, dass das Wild in</p>	<p>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>Die vom Einwender vorgeschlagene Trasse liegt im Osten der Gemeinde Bienenbüttel und wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung ebenfalls begutachtet (siehe Unterlage 21.3). Hierbei ist es zu der Entscheidung einer optimierten linienbestimmten Vorzugsvariante gekommen. Um eine möglichst geringe</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Parallellage zur Autobahn zieht, um dann im 90-Grad-Winkel zu wechseln. Die Trasse sollte daher weiter östlich an die Gemeindegrenze verlegt werden. Sofern eine Verlegung der Trasse nicht möglich ist, sind Grünbrücken so anzulegen, dass sie sowohl den Elbe-Seitenkanal als auch die A39-Trasse überqueren. Diese Grünbrücken sollten auch dem Wild, das in den Bereich zwischen Kanal und Autobahntrasse gelangt, zugänglich sein.</p>	<p>Beeinträchtigung des Wildes zu erreichen, wird dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden. Die umfängliche Gutachtenerstellung und Datenerhebung erfolgte fachgerecht und führte zu einem ebenso fachgerechten Vernetzungskonzept. Der Vorhabensträger erachtet die vorgenommenen Untersuchungen als umfänglich und ausreichend.</p>
<p>12.01.02.02-04</p>	<p>12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken -04 Die Anzahl der Grünbrücken im Abschnitt 2 ist zu gering um dem Wildwechsel ausreichende Querungsmöglichkeiten zu bieten. Durch die dichte Parallellage der Autobahn mit dem ESK und die bereichsweise zusätzliche Einengung durch Wirtschaftswege und die Tank- und Rastanlage wird dem Wild nicht genügend Raum gegeben.</p>	<p>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>Das Vernetzungskonzept basiert auf einem umfänglich abgestimmten Zielartenkonzept (Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 1), Geländebegehungen, Fachgutachten zur Vernetzung des Lebensraumnetzwerkes und der Großsäugerkorridore (Uni Kassel/Dr. Hänel – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 2) sowie der Wildsituation (ITAW der TiHo Hannover – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 3). Weiterhin erfolgten Abstimmungen u. a. mit der Jägerschaft, in Umweltarbeitskreisen sowie umfangreiche faunistische Erfassungen entlang der geplanten A39. Anhand dieser Daten und Gutachten wurden wichtige Vernetzungsbereiche herausgearbeitet und die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen festgelegt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Der vom Einwender angesprochene Trassenabschnitt wurde zudem im Rahmen der Variantenuntersuchung ebenfalls begutachtet (siehe Unterlage 21.3). Um eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Wilds zu erreichen, wurde dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden.</p>
12.01.02.02-05	<p>12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken -05 Zum Abschnitt 2 der A39: Die zunächst geplante Faunapassage bei Barendorf (Bau km 2+320) ist für die Vernetzung wichtig und sollte daher wieder in die Planung aufgenommen werden. Sie ist eine wichtige West-Ost-Verbindung der Forst- und der angrenzenden Feldfluren und sollte als vollgültige Grünbrücke erstellt werden.</p>	<p>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>In einem Abstimmungstermin wurde entschieden, dass diese Faunapassage nicht notwendig ist. Weder artenschutzrechtlich noch aus Sicht der Vernetzung ist ein Querungsbauwerk an dieser Stelle erforderlich. Die Anlage eines Querungsbauwerkes an dieser Stelle würde zusätzliche Eingriffe in bestehende und hochwertige Gehölzbestände erfordern. Die Begründung aus Vernetzungssicht bezog sich maßgeblich auf einen von HÄNEL modellierten ergänzenden Korridor (Nord-Süd verlaufend). Belastbare nachgewiesene Vernetzungsbeziehungen von Lebensräumen oder Arten sind an dieser Stelle nicht gegeben. Östlich der A 39 ist im Zuge der Maßnahmenschwerpunkte des Vernetzungskonzeptes im LBP ein „Gehölzgürtel“ vorgesehen, der vorhandene Gehölze ergänzt und geeignet ist, von Norden anwandernde Tiere zur Grünbrücke „Ohle Heide“ hin zu lenken. Diese Grünbrücke liegt zudem im</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Bereich des sich gabelnden Nord – Süd- gerichteten ergänzenden Korridors. Über diesen kann auch der abgeschnittene Waldbereich erreicht werden sowie der Ost-West-Hauptkorridor.
12.01.02.02-06	12.1.2.2 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Vermeidung und Verminderung - Grünbrücken -06 Die vorgesehene Breite der Faunapassage Lüner Holz von 5 m reicht nicht aus, wenn parallel noch Menschen, möglicherweise mit Hunden passieren sollen; Die Brücke wäre auf ca. 10 m zu verbreitern, die Krautansaat muss der örtlichen Vegetation entsprechen, Herkunft NO-Niedersachsen.	Die Faunapassage „Lüner Holz“ (BW 1-4) wird eine Breite von 12 m aufweisen (vgl. Unterlage 19.5.2 Teil C). Der Weg kann mit überführt werden da das Bauwerk der Passage für störungsunempfindliche Fledermäuse, Kleinsäuger und mittelgroße Säuger dient. Darüber hinaus wird der Weg u. a. durch eine ca. 5 m breite Strauchpflanzung abgeschirmt. Die Ausbringung gebietsfremden Saatguts in der freien Natur wird ab dem 01. März 2020 nach § 40(4) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) untersagt. Die Verwendung von gebietseigenem Saatgut ist für den freien Raum somit gesetzlich vorgeschrieben. Bei der Eingrünung wird auf Regio-Saatgut zurückgegriffen.
12.01.03	12.1.3 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Ausgleich und Ersatz allgemein, Ersatzgeld	
12.01.04	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen	
12.01.04-02	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -02 Die Teilmaßnahme 7.3 E führt zu einer weiteren Kammerung der Landschaft und damit gravierenden Veränderung in dem für die Naherholung wichtigen Teilerlebnisraum "Heidelandschaft südlich der Ortslage Mechtersen". Attraktive Blickachsen für das Erleben der Landschaft gingen verloren. Weiterhin würde die Maßnahmenumsetzung zu dem Verlust eines Bruthabitats der Feldlerche führen. Eine Maßnahmenänderung mit der Zielsetzung großflächiger Brachestadien, Trockenrasen oder von trockenem Extensivgrünland, würde den Erhalt der Offenheit der Landschaft in diesem Bereich fördern und scheint damit auch unter dem Gesichtspunkt der beabsichtigten Förderung der Heidelerche sowie dem Erhalt des Feldlerchenbrutbiotops sinnvoller.	Die Maßnahmenplanung ist das Ergebnis einer Maßnahmensuche, die die Beeinträchtigungen, die Anforderungen an den Standort und die räumlichen Verbindungen sowie die Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet von Lüneburg berücksichtigt. Die Maßnahmenplanung wurde mit der UNB abgestimmt, hierbei wurden auch Maßnahmenvorschläge der UNB und übergeordnete Planungen abgefragt. Weiterhin liegen die Datenbestände des NLWKN vor. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Anlage von Wald sind grundsätzlich multifunktional ausgerichtet. Neben der artenschutzrechtlichen Kompensation sowie der Bewältigung der Eingriffsregelung dienen sie dem forstrechtlichen Ausgleich.

Problem-NR	Problem	Antwort
12.01.04-03	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -03 Maßnahmenkomplex 6.1 AFCS, 6.2 E und 6. 3 A Diese Maßnahmenflächen liegen außerhalb der Samtgemeinde Bardowick, jedoch in unmittelbarer, grenznaher Lage zur Gemarkung Mechtersen. Aus hiesiger Kenntnis wäre es wichtig, diesen offenen Wiesenlandschaftsraum zu erhalten. Er dient u.a. auch dem Kranichbestand im Bereich Mechtersen/Radbruch als Nahrungshabitat (führendes Brutpaar 2017). Der aktualisierte Landschaftsrahmenplan des Landkreises Lüneburg weist den Erhalt von Grünland als ausdrückliches Ziel aus. Sinnvoller erscheint daher hier eine großflächige Grünlandextensivierung, idealer Weise in Kombination mit der Neuanlage von verschiedenen Gewässertypen. Standortabhängig ist der Nachtigallenbestand, trotz in Teilen sehr guter Habitatvoraussetzungen, in dem Gesamtareal Bardowick, Vögelsen, Mechtersen und Radbruch traditionell als sehr gering einzustufen. Der Versuch der Optimierung der Habitatbedingungen für die Nachtigall erscheint daher hier aufgrund der standörtlichen Gegebenheiten als wenig sinnvoll. Die guten Nachtigallhabitate mit hoher Revierdichte im Bereich der Samtgemeinde Bardowick liegen im nordöstlichen und nördlichen Bereich, in den Mitgliedsgemeinden Wittorf, Barum und Handorf im Bereich der Winsener Talsandplatte.</p>	<p>Die Maßnahmenflächen und -typen sind gegenüber dem Stand von 2012 geändert worden. Im aktuellen Stand liegen die Maßnahmenflächen weiterhin im Dachtmischer Bruch, allerdings etwas südlich der ursprünglich beplanten Flächen direkt angrenzend an bestehenden Wald. Die vorgesehenen Maßnahmen 6.1 EFCS "Anlage naturnaher Laubwald" und 6.2 AFCS "Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte" haben als Zielarten die Gartengrasmücke, den Gelbspötter und die Goldammer und nicht die Nachtigall. Die Maßnahmen sind grundsätzlich multifunktional ausgerichtet. Neben der artenschutzrechtlichen Kompensation für die genannten Vogelarten sowie der Bewältigung der Eingriffsregelung dienen sie dem forstrechtlichen Ausgleich. Der aktualisierte Landschaftsrahmenplan (LRP) lag bei der Bearbeitung der Unterlage noch nicht vor, so dass die detaillierten Aussagen auch keine Berücksichtigung bei der Maßnahmenflächensuche finden konnten. Neben der Erhaltung und Förderung der naturnahen Grünlandbiotop sind als weitere Ziele des aktuellen LRP für den Planungsraum die Erhöhung des Laubwaldanteils (vorrangig durch Waldumbau) sowie die Erhaltung und Entwicklung strukturreicher, artenreicher Waldränder genannt. Die aktuelle Maßnahmenfläche ist im Ausgangszustand kein Grünland, sondern Acker und grenzt unmittelbar an vorhandene Waldbestände, so dass die Reduzierung offener Räume minimal ist und die Maßnahme somit allen genannten Zielen gerecht wird.</p>
12.01.04-04	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -04 Die Maßnahmenumsetzung ist auf einem Teilbereich einer Eigentumsfläche des Landkreises Lüneburg geplant und würde zu einem Verlust von extensiv genutzten Grünlandflächen führen. Es handelt sich dabei um eine der letzten, in diesem Gemarkungsbereich noch vorhandenen und extensiv</p>	<p>Die Maßnahmenflächen und -typen sind gegenüber dem Stand von 2012 geändert worden. Im aktuellen Stand liegen die Maßnahmenflächen weiterhin im Dachtmischer Bruch, allerdings etwas südlich der ursprünglich beplanten Flächen direkt angrenzend an bestehenden Wald. Die vorgesehenen Maßnahmen 6.1 EFCS "Anlage naturnaher Laubwald" und 6.2 AFCS "Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte" haben als Zielarten die Gartengrasmücke, den Gelbspötter und die Goldammer und nicht die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>genutzten Wiesenflächen. Zudem war auf dieser in der Vergangenheit ein Wiesenweihenbrutplatz bekannt. Der Landkreis Lüneburg sieht in den Zielen seines aktualisierten Landschaftsrahmenplans ausdrücklich die Sicherung der Grünlandbestände vor. Die geplante Maßnahme wirkt damit dieser Zielsetzung entgegen. Die oben bezeichnete geplante Maßnahmenfläche ist aktuell Teillebensraum für Laub-, Moor- und Grasfrosch, Sumpfschrecke und div. anderen Arten des Extensivgrünlandes. Zugleich ist er Nahrungsbiotop für die unmittelbar nördlich des Ilmenaukanals anzutreffenden Weißstorchbrutpaare in der Gemeinde Oldershausen.</p>	<p>Nachtigall. Die Maßnahmen sind grundsätzlich multifunktional ausgerichtet. Neben der artenschutzrechtlichen Kompensation für die genannten Vogelarten sowie der Bewältigung der Eingriffsregelung dienen sie dem forstrechtlichen Ausgleich. Der aktualisierte Landschaftsrahmenplan (LRP) lag bei der Bearbeitung der Unterlage noch nicht vor, so dass die detaillierten Aussagen auch keine Berücksichtigung bei der Maßnahmenflächensuche finden konnten. Neben der Erhaltung und Förderung der naturnahen Grünlandbiotope sind als weitere Ziele des aktuellen LRP für den Planungsraum die Erhöhung des Laubwaldanteils (vorrangig durch Waldumbau) sowie die Erhaltung und Entwicklung strukturreicher, artenreicher Waldränder genannt. Die aktuelle Maßnahmenfläche ist im Ausgangszustand kein Grünland, sondern Acker und grenzt unmittelbar an vorhandene Waldbestände, so dass die Reduzierung offener Räume minimal ist und die Maßnahme somit allen genannten Zielen gerecht wird.</p>
12.01.04-05	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -05 Es wird darauf hingewiesen, dass die Fläche (Maßnahmenkomplex 5.1 und 5.2) bereits den Zustand einer Wiesenbrache/Extensivwiese aufweist. Des Weiteren weist der am östlichen Flurstücksrand befindliche Graben bereits in großen Abschnitten Erlenaufwuchs auf, sodass eine Dornenheckenpflanzung entlang des Grabens nur noch abschnittsweise möglich sein wird.</p>	<p>Der nördliche Teil der Maßnahmenfläche besteht ca. zur Hälfte aus Grundlandesaat, nur der südliche Teil wird bereits durch Extensivgrünland (1,34 ha sonstiges feuchtes Grünland und 0,54 ha artenarmes Extensivgrünland trockener Mineralböden) eingenommen und so auch in der Maßnahmenplanung berücksichtigt: "(...) Hierzu ist die Grünland-Einsaathfläche umzubereiten und mit einer geringen Saatgutmenge einzusäen (ca. 5 g / m²),(...). Das vorhandene artenarme Extensivgrünland wird in die Pflege integriert." (siehe Maßnahmenblatt 5.2 AFCS). Der bereits vorhandene Erlenaufwuchs beschränkt sich auf wenige kurze Abschnitte und kann in die Dornenheckenpflanzung integriert werden.</p>
12.01.04-06	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -06 Es wird darauf hingewiesen, dass das Flurstück 120/329 Flur 41 Gemarkung Lüneburg sowie das Flurstück 17/2 und 29/109 Flur 42 Gemarkung Lüneburg im Besitz des BMVG liegen. Bei der beplanten Fläche handelt es sich um einen aktuell 139 jährigen Kiefernbestand mit 149 jähriger Stieleiche. Im Unterstand finden sich hohe Anteile an Laubholz</p>	<p>Nach den Vorgaben des Waldgesetzes (§ 8 Abs. 4 NWaldLG) sind für Waldumwandlungen Ersatzaufforstungen durchzuführen, die mindestens den gleichen Flächenumfang haben. Dies wurde bei der vorliegenden Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt und dokumentiert (s. Unterlage 19.1, Kap. 6 letzter Absatz).</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	(Stieleiche, Buche und Weichlaubholz). Durch ihr geplantes Vorhaben wird eine Waldumwandlung im Sinne des § 8 NWaldLG notwendig werden. Genehmigungsbehörde hierfür ist die zuständige Waldbehörde, Landkreis Lüneburg. Ich weise daraufhin, dass die in diesem Zuge evtl. notwendige Ersatzaufforstung in angemessenem Verhältnis zu erfolgen hat.	
12.01.04-07	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -07 Es wird darauf hingewiesen, dass Eichen- und Eichenmischwälder eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung haben und daher A&E Maßnahmen und evtl. Kohärenzsicherungsmaßnahmen notwendig werden. Für die Umsetzung solcher Maßnahmen stehen der Bundesforstbetrieb Lüneburger Heide oder der Bundesforstbetrieb Niedersachsen als kompetenter Partner zur Verfügung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12.01.04-08	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -08 Die Kompensationsmaßnahmen sind vielfach nach Lage und Gestaltung nicht Erfolg versprechend, teilweise sogar nachteilig hinsichtlich anderer bedeutsamer Schutzgüter. Insbesondere trassennahe Maßnahmen sind zudem nicht als dauerhaft anzusehen, da sie durch Verkehrswirkungen oder zukünftige Baumaßnahmen im Bestand gefährdet werden können. Damit wird aber die erforderliche Dauerhaftigkeit der Kompensationswirkung verfehlt.	Die vorgesehenen trassennahen Maßnahmen haben das Ziel beanspruchte Vegetationsstrukturen im Bereich der Straßennebenflächen, durch die Verwendung standortgerechter, einheimischer Gehölze optimiert wiederherzustellen und damit auch die Einbindung der Trasse in die Landschaft unter besonderer Berücksichtigung siedlungsnaher Bereiche im Rahmen der Gestaltung von Lärmschutzwällen. Weiterhin werden im Bereich angeschnittener Waldbereiche negative Veränderungen des Waldbestandsklimas sowie Lärm- und Schadstoffimmissionen durch die Entwicklung naturnaher Waldränder auf angrenzenden Bauflächen gemindert. Zur Verwirklichung der genannten Ziele ist die trassennahe Lage somit nicht nachteilig, sondern zwingend.
12.01.04-09	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -09 Grundsätzlich sind Betroffenheiten von Individuen bzw. Fortpflanzungseinheiten geschützter oder gefährdeter Arten individuell zu kompensieren, Maßnahmen zur Stützung eingriffsferner Populationen sind hier nicht ausreichend, auch wenn „nur“ einzelne Brutpaare einer Art betroffen sind. Die individuelle Kompensation ist auch regelmäßige Praxis bei	Im Zuge der Maßnahmenplanung wurde selbstverständlich versucht artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang umzusetzen. Dies ist nicht an der grundsätzlichen Eignung von Flächen gescheitert, sondern an der Bereitschaft der Grundstückseigentümer, Flächen zur Verfügung zu stellen oder entsprechend zu bewirtschaften. Da eingriffsnaher CEF-Maßnahmen nicht möglich waren wird für die betroffenen Arten eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG

Problem-NR	Problem	Antwort
	Betroffenheiten durch landwirtschaftliche oder andere Vorhaben. Der Einwand nicht eingriffsnah verfügbarere Kompensationsflächen ist hier nicht zielführend, zumal der Landschaftsraum östlich Lüneburg durchaus geeignete Flächen zur Kompensation der betreffenden Betroffenheiten aufweist	beantragt, für deren Zulassung FCS-Maßnahmen vorgesehen sind, die eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen verhindern. Hier ist der Individuenbezug aufgehoben und eine Kompensation im weiteren Naturraum möglich.
12.01.04-10	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -10 Hinsichtlich der Kompensation von Waldbiotopen ist deren lange Entwicklungsdauer zu berücksichtigen und die Notwendigkeit eines biotopentsprechenden Standortes und Habitatanschlusses.	Die entsprechende Entwicklungsdauer von Waldbiotopen wird durch die Berechnung von höheren Kompensationsverhältnissen (1:2 oder auch 1:3) in Abhängigkeit vom Alter der betroffenen Waldbiotoptypen berücksichtigt (siehe auch Unterlage 19.1, Kap. 5.2)
12.01.04-11	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -11 Ansaaten und Pflanzungen sind regelmäßig aus regionalen Herkünften zu erwerben und in der Zusammensetzung an die örtliche Verhältnisse anzupassen. Insofern sind z.B. fertige „Ufermischungen“ aus Herkünften zwischen Nordfriesland und Westniedersachsen (Herkunftsregion NW-Deutschland bei Hoffmann und Rieger) nicht zu verwenden. Vielmehr ist auf Herkünfte aus NO-Niedersachsen zurück zu greifen oder auf Samenheu / Heublumen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.
12.01.04-12	12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -12 Maßnahmen 4.1, 3,4,5 Entwicklung von Ruderalfluren und Gebüsch zwischen und direkt neben neuen Straßen und auf Lärmschutzwällen: Als Kompensation ungeeignet, da ständige Störwirkung aus Trassenbereichen, teilweise Isolation durch umschließende Straßen, Gefährdung durch verkehrsbedingte Haverien. Durch zukünftige Bauvorhaben und ungünstige Standortbedingungen ist die Erreichung mit hochwertigen Ausgangsbiotopen vergleichbarer Habitatfunktionen und dauerhaft gesicherter Bestand fraglich. Die Wiederherstellung hochwertiger Lebensräume wie naturnaher Wälder auf derartigen gestörten Standorten ist	Neben der Einbindung der Trasse werden durch die vorgesehenen trassennahen Maßnahmen beanspruchte Vegetationsstrukturen im Bereich der bestehenden Straßennebenflächen der B 4 , die trotz ihrer Lage von mittlerer Bedeutung sind, kompensiert. Die Wiederherstellung hochwertiger Lebensräume und/oder artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen sind nicht durch die beschriebenen Maßnahmen des Maßnahmenkomplexes 4 vorgesehen.

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>ausgeschlossen. Im Übrigen ist auch gemäß dem Maßnahmenblatt die Zielsetzung auf Einbindung und Eingriffsminderung ausgerichtet, es handelt sich also um Gestaltungs- und Minderungsmaßnahmen und nicht um Kompensationsmaßnahmen. Maßnahmen mit Artenschutzbezug sind an entsprechender Stelle der Kompensationsplanung zu verbuchen.</p>	
<p>12.01.04-13</p>	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -13 Maßnahmenkomplex 5, verlagert von Magerrasen in Industriegebiet Ost nach Radbruch. Die Maßnahme ist unfunktional zur Kompensation des Habitatverlusts beim Neuntöter, da hier eine individuenbezogenen Maßnahme erforderlich wäre. Dafür ist die Maßnahme jedoch zu ablegen.</p>	<p>Vorgezogenen Maßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang sind aufgrund des vorhandenen und noch im Ausbau befindlichen Industriegebietes sowie der grundsätzlich fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Da eingriffsnahen CEF-Maßnahmen nicht möglich waren, wird für die betroffenen Arten eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG beantragt, für deren Zulassung FCS-Maßnahmen vorgesehen sind, die eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen verhindern. Hier ist der Individuenbezug aufgehoben und eine Kompensation im weiteren Naturraum möglich.</p>
<p>12.01.04-14</p>	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -14 Maßnahmenkomplex 7.1. A FCS Mechtersen Zur Kompensation des besonders ausgeprägten Sandmagerrasens wäre Pflanzenmaterial aus dem für den Bau abgetragenen Ausgangsbestand zu übertragen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sollte Plagg- bzw. Schoppermaterial zur Impfung der Flächen nicht in ausreichendem Umfang bei der Pflege der an die Maßnahmenflächen angrenzenden Heideflächen anfallen, ist zu prüfen ob eine Gewinnung des Pflanzmaterials aus dem Eingriffsbereich zielführend ist. Bei dem betroffenen Bestand im Eingriffsbereich handelt es sich nicht um einen überdurchschnittlich gut ausgeprägten Bestand, so dass eine Notwendigkeit speziell diesen Sandmagerrasen aus dem Eingriffsbereich auszubringen, nicht besteht.</p>
<p>12.01.04-15</p>	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -15 Maßnahmenkomplex 8E Ziel Ersatz von Buchenwald in Lüner Holz und Neue Forst, Verlust von Jagdhabitat Fledermäuse. Neben dem grundsätzlichen Vorbehalt zur Kompensierbarkeit der Verluste alter Waldbiotop ist hier festzustellen, dass die Beeinträchtigungen von mesophilem Buchenwald durch die Entwicklung von Hainsimsenbuchenwald kompensiert werden</p>	<p>Bei den beeinträchtigten Buchenwäldern im Lüner Holz handelt es sich ausschließlich um Buchenwälder des Typs "Bodensaurer Buchenwald lehmiger Böden des Tieflands (WLM)" und damit um den LRT 9110. Mesophile Buchenwälder werden durch das Vorhaben nicht betroffen.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>soll. Hierbei handelt es sich jedoch um einen deutlich anderen Biotoptyp mit auch deutlich unterschiedlicher Häufigkeit in der Region (mesophile Wälder sind erheblich seltener als bodensaure Wälder) und um einen anderen FFH-LRT. Insofern ist die Kompensation unvollständig. Der Habitatverlust für Fledermäuse müsste eingriffsnäher kompensiert werden, Vögelsen ist zu weit abgelegen.</p>	
<p>12.01.04-16</p>	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -16 Maßnahmenkomplex Oldershausen Entwicklung eines Weichholzauwaldes auf Intensivgrünland am Ilmenaukanal durch Eigenentwicklung und Pflanzung von Weidengebüschen. Die Maßnahme ist nicht Erfolg versprechend, da keine Anbindung an Zielhabitate besteht. Daher ist keine Ansiedelung charakteristischer Arten zu erwarten. Die zu pflanzenden Arten Grauweide und Ohrweide sind charakteristisch für Moorgebüsche, aber nicht für Auwälder. Zudem ist der vorhandene Grünlandbestand nicht geeignet zur Etablierung entsprechender Arten eines Auwaldes aus Diasporen. Zudem betrifft die Maßnahme einen ausgedehnten Grünland-Komplex mit möglicher avifaunistischer Bedeutung, die durch Waldetablierung aufgrund von Grenzeffekten beeinträchtigt werden würde. Der Standort wäre eher geeignet zur GL-Extensivierung. Die ergänzend angeführte Entlastung des Ilmenaukanals von landwirtschaftlich bedingten Einträgen wäre ebenso durch Grünlandextensivierung zu erreichen.</p>	<p>Der Einwand wird vom Vorhabensträger angenommen. Die Maßnahme wird an anderer Stelle umgesetzt, sodass die hier angesprochene Fläche nicht in Anspruch genommen wird. Eine Detailplanung hierfür wird erarbeitet.</p>
<p>12.01.04-17</p>	<p>12.1.4 Natur und Landschaft - Eingriffsregelung - Kompensationsmaßnahmen -17 Blümmischung für Feldlerchen bei Kirchgellersen Aufgrund der benötigten Revierflächen pro Brutpaar der Feldlerche von 2 ha ist die Fläche zu klein zur Kompensation der 4 Brutpaarverluste. Zudem ist der Standort zu abgelegen.</p>	<p>Die benötigte Fläche pro Brutpaar ist abhängig von der Art der Maßnahme. Bei der Ausführung als zusammenhängende Blühfläche mit einer Größe von mindestens 1,00 ha sind pro Revier ca. 0,33 ha erforderlich, so dass eine Größe von 2 ha als ausreichend für 4 Reviere angesehen wird. Vorgezogenen Maßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang sind aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Da eingriffsnähe CEF-Maßnahmen nicht möglich waren, wird für die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		betroffenen Arten eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG beantragt, für deren Zulassung FCS-Maßnahmen vorgesehen sind, die eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen verhindern. Hier ist der Individuenbezug aufgehoben und eine Kompensation im weiteren Naturraum möglich.
12.02	12.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete	
12.02.01	12.2.1 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Allgemein	
12.02.02	12.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete	
12.02.02.01	12.2.2.1 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - Vogelschutzgebiete	
12.02.02.02	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete	
12.02.02.02-01	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -01 Ernsthafte Alternativen zum Schutz der FFH-Gebiete wurden nicht untersucht. Die Prüfung ist unvollständig und entspricht nicht den Kriterien der FFH-Richtlinie.	Da das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt wird, ist eine Alternativenprüfung zum Schutz des FFH-Gebietes nicht erforderlich.
12.02.02.02-02	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -02 Durch die Autobahn gehen im Bereich der Flussniederungen Ilmenau und Raderbach Auen-Lebensräume verloren. Die im Plan beantragten Maßnahmen sind nicht dazu geeignet Auenlebensräume zu ersetzen. Das Vorhaben stellt damit eine Verschlechterung des FFH-Gebietes dar und ist nicht genehmigungsfähig.	Die Kompensationsmaßnahmen sind funktional und räumlich an den unvermeidbaren Beeinträchtigungen abgeleitet. Die Auffassung wird daher nicht geteilt. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Auenlebensräume nicht Bestandteil des FFH-Gebietes sind, da im Eingriffsbereich ausschließlich das Gewässer selbst unter Schutz steht.
12.02.02.02-03	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -03 Stickstoffeinträge führen zu einer Veränderung von schadstoffempfindlichen FFH-Lebensräumen, z.B. FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen"	Die FFH-LRT im Eingriffsbereich sind nicht stickstoffempfindlich, so dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können (s. FFH-VP Kap. 6.1.2, 6.2.2, 6.3.2).

Problem-NR	Problem	Antwort
12.02.02.02-04	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -04 Des wird behauptet, dass die Prüfung der kumulativen Wirkung der A39 keine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Ziele der betrachteten Schutzgebiete darstellt. Diese Behauptungen müssen ausgeführt und begründet werden. Die kumulativ zu betrachteten Projekte müssen dargelegt und berücksichtigt werden.	In Kap. 7 der FFH-VP werden die kumulativen Projekte sachangemessen dargelegt und hinsichtlich der potenziellen Wirkungen ausgeführt.
12.02.02.02-05	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -05 Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wird als unvollständig bzw. fehlerhaft angesehen. Der Variantenvergleich beruht nicht auf der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit. Es liegt keine vergleichbare Beurteilung für die Süd- und die Nordvariante vor. Zudem wurde nur die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen bewertet und nicht der Eingriff an sich. Der Variantenvergleich ist daher fehlerhaft.	Da das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt wird, ist eine Alternativenprüfung zum Schutz des FFH-Gebietes nicht erforderlich. Somit ist auch keine FFH-Verträglichkeitsprüfung für die Südvariante erforderlich. Die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes wie auch die weiteren Umweltschutzgüter sind im Variantenvergleich berücksichtigt (siehe Unterlage 1, Kap. 3.3.2).
12.02.02.02-05.1	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -05.1 Die Formulierung der erheblichen Beeinträchtigung der FFH-Gebiete sind uneindeutig. Es fehlen genaue Vorgaben, insbesondere für die Bauphase. Die Schwere der Beeinträchtigung der Maßnahmen sollte konkretisiert werden.	Die Beurteilung der Erheblichkeit ist sachangemessen und eindeutig in Kap. 6 der FFH-VP dargelegt. Die Maßnahmen zur Vermeidung und Schadensbegrenzung insb. auch der potenziellen baubedingten Beeinträchtigungen sind mit Verweis auf die entsprechenden Maßnahmenblätter im LBP (Unterlage 9.3) ausführlich dargelegt.
12.02.02.02-06	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -06 In die FFH-VP wird der FFH-LRT 91 EO nicht einbezogen mit der Begründung, dass die ermittelten LRT 91 EO vollständig außerhalb der FFH-Gebietsgrenze liegen. Bei dieser Argumentation wird nicht berücksichtigt, dass die Grenzziehung des FFH-Gebietes im Plangebiet sehr eng erfolgt ist, ohne die gewässerbegleitenden Auwälder einzubeziehen.	Die Abgrenzung des FFH-Gebietes im Eingriffsbereich lässt eindeutig erkennen, dass als Erhaltungsziel hier die Durchgängigkeit der Ilmenau selbst gewährleistet werden soll. Eine Aufnahme der angrenzenden Auenbereiche in das FFH-Schutzregime ist augenscheinlich bewusst nicht erfolgt. Sie sind daher auch nicht in der FFH-VP zu berücksichtigen. Hinzu kommt, dass die Standorte der LRT 91EO im Wirkungsbereich der A39 entgegen anderer Bestände im FFH-Gebiet südlich von Lüneburg nicht den in den Erhaltungszielen der LSG-Verordnung formulierten naturnahen Wasserhaushalt aufweisen. Vor dem Hintergrund des guten Zustands des LRT 91EO innerhalb des FFH-Gebiet haben die in Rede stehenden LRT-Bestände außerhalb des FFH-Gebietes keine Relevanz für die Erhaltungsziele des FFH-

Problem-NR	Problem	Antwort
		Gebietes.
12.02.02.02-07	12.2.2.2 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - FFH-Gebiete -07 Die geplante Tank- und Rast- bzw. PWC-Anlage im Bereich Hohnstorf/Solchstorf liegt in direkter Lage zum FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen". Dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen in unmittelbarer Nähe zum FFH-Gebiet erheblich sind, hat selbst das BMVI in seinem Erlass zur Linienbestimmung bereits bestätigt. Der Standort ist daher als ungeeignet zu betrachten und zu ändern.	Im Abschnitt 1 der A39 befindet sich keine Tank- und Rast- bzw. PWC-Anlage. Das Argument bezieht sich auf den Abschnitt 2 und ist daher nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Es handelt sich auch im Abschnitt 2 nicht um eine Tank und Rastanlage sondern um eine PWC-Anlage. Der Standort basiert auf einem abschnittsübergreifenden Konzept. Die Anlage liegt in der Nähe des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ mit dem NSG „Vierenbachtal“. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch die PWC-Anlage wurde im Rahmen der Planungen zum Abschnitt 2 der A 39 im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung geprüft. Die PWC-Anlage liegt ca. zwischen 1,2 und 1,5 Kilometer vom Vierenbach entfernt. Das FFH-Gebiet liegt darüber hinaus ausschließlich auf der Westseite des ESK, die A 39 verläuft hingegen auf der Ostseite. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch die PWC-Anlage ist daher ausgeschlossen. Der Hinweis des BMVI im Erlass zur Linienbestimmung bezieht sich auf die Auswirkungen der A 39 auf die Querung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ im Bereich des NSG „Röbbelbach“ im Abschnitt 3.
12.02.02.03	12.2.2.3 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - Naturschutzgebiete	
12.02.02.04	12.2.2.4 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - Landschaftsschutzgebiete	
12.02.02.05	12.2.2.5 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - sonstige geschützte Gebiete	
12.02.02.05-01	12.2.2.5 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - sonstige geschützte Gebiete -01 Bei dem Lüner Holz und der neuen Forst handelt es sich um historische Waldbestände, die aufgrund ihres Alters ein Lebensraum ganz spezieller Tier- und Pflanzenarten (Flechten,Pilze) sind.	Die durchgeführten Kartierungen sind sehr umfangreich, sachangemessen und im Scopingtermin insbesondere mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt worden.

Problem-NR	Problem	Antwort
	Die vorgenommene Kartierung reicht nicht aus, den in diesem Bereich vorhandenen Tier- und Pflanzenbestände in ihrer besonderen Wertigkeit zu erfassen.	
12.02.02.05-02	12.2.2.5 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - sonstige geschützte Gebiete -02 Die Entwässerungswirkungen der Böschungsanschnitte im Lüner Holz sind nicht betrachtet worden.	Der mögliche Austritt von Schichtwasser ist vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Einschnittslage (Ausbau der vorhandenen B4) und der generellen Entwässerung in diesem Bereich zu relativieren. Da in diesem Abschnitt der B4 bisher keine Probleme mit Schichten- und Stauwasser existieren, sind auch bei der relativ geringen Verbreiterung des Einschnittes auch für die Zukunft keine dauerhaften Schichtwasseraustritte zu erwarten, wenn die Böschungssicherung wieder hergestellt ist. Mit einem Austritt von Schichtwasser ist höchstens temporär im Rahmen der Bauausführung zu rechnen, was hinsichtlich der Auswirkungen auf die Vegetation mit natürlichen Schwankungen der Wasserverfügbarkeit vergleichbar und nicht nachhaltig ist.
12.02.02.06	12.2.2.6 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - Biotopschutz	
12.02.02.06-01	12.2.2.6 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Vorhandene Schutzgebiete - Biotopschutz -01 Durch den Neubau der A39 werden (geschützte) Biotope unwiederbringlich zerstört.	Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich der geschützten Biotope sind erfasst und durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen planerisch bewältigt.
12.02.03	12.2.3 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Erhebliche Beeinträchtigungen / Wechselwirkungen	
12.02.03-01	12.2.3 Natur und Landschaft - Schutzgebiete - Erhebliche Beeinträchtigungen / Wechselwirkungen -01 Die A39 zerschneidet den Landkreis Lüneburg insbesondere durch die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen. Es ist keine Grünbrücke im nördlichen Bereich vorhanden, der geplante Gründeckel besitzt keine ökologische Wertigkeit. Durch diesen Zerschneidungseffekt entsteht eine deutliche Verschlechterung für die Tier- und Pflanzenwelt.	Das Vernetzungskonzept basiert auf einem umfänglich abgestimmten Zielartenkonzept (Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 1), Geländebegehungen, Fachgutachten zur Vernetzung des Lebensraumnetzwerkes und der Großsäugerkorridore (Uni Kassel/Dr. Hänel – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 2) sowie der Wildsituation (ITAW der TiHo Hannover – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 3). Weiterhin erfolgten Abstimmungen u. a. mit der Jägerschaft, in Umweltschutzbereichen sowie umfangreiche faunistische Erfassungen entlang der geplanten A39. Anhand dieser Daten und Gutachten wurden wichtige Vernetzungsbereiche herausgearbeitet und die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen festgelegt.

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Im nördlichen Bereich besteht bereits eine Zerschneidungswirkung durch die B4, die durch den Ausbau zur A 39 verstärkt wird. Die Notwendigkeit einer Grünbrücke ist hier nicht gegeben. In diesem Abschnitt liegen keine national oder regional-lokal bedeutsamen Großsäugerkorridore vor. Zur Minimierung von Zerschneidungswirkungen sind jedoch auch in diesem Abschnitt unterschiedliche Vernetzungsbauwerke vorgesehen. Von großer Bedeutung hinsichtlich der Vernetzung von Lebensräumen ist in diesem Abschnitt die Ilmenau mit ihrer Niederung, insbesondere für an Gewässer gebundene Arten. Vernetzungsrelevante Funktionsbeziehungen von lokaler Bedeutung liegen zudem in den Bereichen Lüner Forst und Staatsforst Busschewald. Die durch den Ausbau der B4 zur A39 entstehende höhere Barrierewirkung wird durch eine Aufwertung der bestehenden Passagen und deren Umfeld an der Ilmenau (BW 1-2), einer weiteren Passage am Lüner Holz (BW 1-4) und am Gleisdreieck (BW 1-9, BW 1-10) kompensiert. Da bereits alle Passagen bestehen, kann das Wild auch nach dem Bau der A39 diese bekannten Querungsbereiche nutzen.</p> <p>Der Tunnel im Bereich Moorfeld wird aufgrund von Überschreitungen im Schallschutz vorgesehen und ist kein Vernetzungsbauwerk. Da es bereits im Bestand die B4 gibt und diese die beiden Wohngebiete von einander trennt, hat der Tunnel mit dem begrünten Deckel eher einen positiven Einfluss auf die Zerschneidungswirkung.</p>
12.03	12.3 Natur und Landschaft -Artenschutz	
12.03.00-00	<p>12.3 Natur und Landschaft -Artenschutz -00 Die Annahme, dass altholzbewohnende Arten auf andere Bereiche ausweichen können, ist nicht plausibel. Die Reviere sind besetzt. Ein Ausweichen wäre nicht möglich. Die funktionale Bedeutung kann nicht in einem angemessenen Zeitraum erreicht werden. Dies verstößt gegen bundes- und EU-rechtliche Bestimmungen.</p>	<p>Der Schwarzspecht gilt in Niedersachsen und in der BRD als ungefährdet, der Erhaltungszustand in Niedersachsen wird als günstig eingestuft. Die Bestandszunahme und Arealausweitung des Schwarzspechtes in Niedersachsen im Verlauf des 20. Jahrhunderts wird auf die älter werdenden (Kiefern-) Wälder der Heideaufforstungen des 19. Jahrhunderts im niedersächsischen Tiefland zurückgeführt. Der Naturraum Lüneburger Heide mit Wendland stellt derzeit ein Schwerpunktorkommen des Schwarzspechtes in Niedersachsen dar (NLWKN 2010a). Das Ausweichen in Teilbereichen bezieht sich auf die Nutzung von</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Nahrungshabitaten, zu mal diese die auch innerhalb der Effektdistanz weiterhin nutzbar sind, weil sich die Lärmempfindlichkeit des Schwarzspechtes in erster Linie auf den Brutplatz bezieht.
12.03.00-01	12.3 Natur und Landschaft - Artenschutz -01 Es wird gefordert, dass die artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen vor dem Beginn der Baumaßnahme umgesetzt sind.	Die Regelungen zum Zeitpunkt der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ergeben sich aus den Angaben in den Maßnahmenblättern des LBP, Unterlage 9.3.
12.03.00-02	12.3 Natur und Landschaft - Artenschutz -02 Es wird angezweifelt, dass die beschriebene Faunapassage (BW 1-4) die notwendige Funktion für die Tierwelt übernehmen kann. Die gleichzeitige Nutzung als Geh- und Radweg (z.B. Fußgänger mit Hund) wird die Wildtiere von einer Nutzung abhalten.	<p>Das Vernetzungskonzept basiert auf einem umfänglich abgestimmten Zielartenkonzept (Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 1), Geländebegehungen, Fachgutachten zur Vernetzung des Lebensraumnetzwerkes und der Großsäugerkorridore (Uni Kassel/Dr. Hänel – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 2) sowie der Wildsituation (ITAW der TiHo Hannover – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 3). Weiterhin erfolgten Abstimmungen u. a. mit der Jägerschaft, in Umweltarbeitskreisen sowie umfangreiche faunistische Erfassungen entlang der geplanten A39. Anhand dieser Daten und Gutachten wurden wichtige Vernetzungsbereiche herausgearbeitet und die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der Querungshilfen festgelegt.</p> <p>Das Bauwerk dient insbesondere der störungsfreien Passage für Fledermäuse, die aktuell entlang der vorhandenen Fußgänger Brücke queren, sowie Klein- und Mittelsäugern. Die Dimensionierung entspricht dem aktuellen MAQ (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, 2008). Die Wirkungsweise der dort aufgeführten Vernetzungsbauwerke ist belegt. Die Mitüberführung des Rad- und Gehwegs wird die Funktionalität der Faunapassage für die zugeordneten Arten und Artengruppen nicht einschränken, da insbesondere während der Aktivitäten der störungsempfindlichen Fledermäuse in der Dämmerungs- und Nachtzeit der unbeleuchtete Rad- und Gehweg nahezu ungenutzt sein wird.</p> <p>Weiterhin wird der Bauwerksstandort im Bereich einer Einschnittlage der A 39 die Wirksamkeit der Querungshilfe positiv verstärken. Eine Verbreiterung des Bauwerks lässt keine relevante Verbesserung der Wechselsituation erwarten.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
12.03.00-03	12.3 Natur und Landschaft - Artenschutz -03 Ein Stillgewässer westlich von Wulfstorf fehlt in den Unterlagen. Dieses wird unter anderem von Fledermäusen genutzt. Die Kartierungen sind somit fehlerhaft.	Wulfstorf liegt ca. 6 km südlich des 1. Abschnittes im Bereich des 2. Abschnittes und damit außerhalb des Untersuchungsraumes zum Abschnitt 1.
12.03.00-04	12.3 Natur und Landschaft - Artenschutz -04 Die Natur- und Artenschutzbelange wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Es wird bezweifelt, dass die Erkenntnisse aus Langzeitstudien zu Insekten- und Vogelpopulationen ausreichend in die Abwägung gegenüber den öffentlichen Interessen eingeflossen sind.	Die den Auswirkungsprognosen zugrundeliegenden Untersuchungen sind sehr umfangreich und sachangemessen. Neben dem basieren die Erheblichkeitsbewertung als auch die erforderliche Maßnahmenplanung auf der einschlägigen Fachliteratur. Eingriffsregelung, Artenschutz und Natura 2000-Gebietsschutz sind vollumfänglich abgehandelt.
12.03.00-05	12.3 Natur und Landschaft - Artenschutz -05 Zum Abschnitt 2 der A39: Die zunächst geplante Faunapassage bei Barendorf (Bau km 2+320) ist für die Vernetzung wichtig und sollte daher wieder in die Planung aufgenommen werden. Sie ist eine wichtige West-Ost-Verbindung der Forst- und der angrenzenden Feldfluren und sollte als vollgültige Grünbrücke erstellt werden.	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. In einem Abstimmungstermin wurde entschieden, dass diese Faunapassage nicht notwendig ist. Weder artenschutzrechtlich noch aus Sicht der Vernetzung ist ein Querungsbauwerk an dieser Stelle erforderlich. Die Anlage eines Querungsbauwerkes an dieser Stelle würde zudem zusätzliche Eingriffe in bestehende Gehölzbestände erfordern. Die Begründung aus Vernetzungssicht bezog sich maßgeblich auf einen von HÄNEL modellierten ergänzenden Korridor (Nord-Süd verlaufend). Belastbare nachgewiesene Vernetzungsbeziehungen von Lebensräumen oder Arten sind an dieser Stelle nicht gegeben. Östlich der A 39 ist im Zuge der Maßnahmenschwerpunkte des Vernetzungskonzeptes im LBP ein „Gehölzgürtel“ vorgesehen, der vorhandene Gehölze ergänzt und geeignet ist, von Norden anwandernde Tiere zur Grünbrücke „Ohle Heide“ hin zu lenken. Diese Grünbrücke liegt zudem im Bereich des sich gabelnden Nord – Süd- gerichteten ergänzenden Korridors. Über diesen kann auch der abgeschnittene Waldbereich erreicht werden sowie der Ost-West-Hauptkorridor.
12.03.00-06	12.3 Natur und Landschaft - Artenschutz -06 Zu Abschnitt 2 der A 39: Die Lage der Trasse parallel zum ESK führt zu einer Verschlussituation des Wildes. Die	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

Problem-NR	Problem	Antwort
	geplanten Querungen für das Wild sind nicht ausreichend bzw. zielführend und werden den Wildwechsel behindern.	<p>Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>Der vom Einwender angesprochene Trassenabschnitt liegt im Osten der Gemeinde Bienenbüttel und wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung ebenfalls begutachtet (siehe Unterlage 21.3). Hierbei ist es zu der Entscheidung einer optimierten linienbestimmten Vorzugsvariante gekommen. Um eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Wilds zu erreichen, wurde dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden.</p>
12.03.01	12.3.1 Natur und Landschaft -Artenschutz - Vögel	
12.03.01-01	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -01 Durch den Neubau der A39 werden Brutstätten unwiederbringlich zerstört.	Die unvermeidbaren Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wurden erfasst, durch geeignete CEF- oder FCS-Maßnahmen werden Ersatzhabitate hergestellt.
12.03.01-01.1	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -01.1 Durch die A 39 Abschnitt 1 sind Brutgebiete des Baumpieper, der Feldlerche, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Heidelerche, Nachtigall und des Neuntöter betroffen.	Für den 1. Abschnitt der A 39 ergeben sich für 8 Brutvogelarten ein prognostiziertes Eintreten der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG: Baumpieper, Feldlerche, Gartengrasmücke, Goldammer, Gelbspötter, Heidelerche, Nachtigall und Neuntöter. Der Baumpieper ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). Die Aufnahme in die Vorwarnlisten der Roten Listen Niedersachsens und Deutschlands (KRÜGER & NIPKOW 2015, GRÜNEBERG ET AL. 2015) resultiert

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>aus den ermittelten Bestandsabnahmen der letzten Jahrzehnte. In Niedersachsen ist die Art weit verbreitet und gilt als teilweise häufiger und charakteristischer Brutvogel. Dabei werden unterschiedlichste Lebensräume besiedelt, so lange sie halboffenes Gelände mit einer gut ausgebildeten Krautschicht und einzelnen locker stehenden Bäumen oder Sträuchern aufweisen. Dies können bspw. Heiden, Waldränder, Kahlschläge, Schonungen, Lichtungen, Moore, Feldgehölze, Hofgehölze, Wallhecken oder baumbestandene Wege bis hin zu Ufersäumen an Gewässern sein (ZANG 2001a). Die Bestandsabnahmen sind auf Lebensraumverluste, insbesondere in Folge der Intensivierung der Landwirtschaft zurück zu führen. Dies führte vielerorts zu einem Rückgang des Nahrungsangebotes, dem Verlust besiedelbarer Flächen und dem Zuwachsen der Krautschicht in Folge des Stickstoffeintrages. Die Störung / Beschädigung von einem Revier des Baumpiepers wirkt sich aufgrund der Größe der lokalen Population und des aktuell günstigen Erhaltungszustandes nicht verschlechternd auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus, da der Baumpieper nahezu flächendeckend im weiteren Umfeld der A 39 verbreitet ist. Eine genaue Abgrenzung der lokalen Population des Baumpiepers kann aufgrund der bestehenden Datenlage nicht vorgenommen werden. Aufgrund der nahezu flächendeckenden Verbreitung des Baumpiepers im Untersuchungsraum kann die lokale Population jedoch großräumig abgegrenzt werden. Eine formale Abgrenzung auf der Ebene des Gemeindegebietes ist im vorliegenden Fall nicht sinnvoll, da in nördlicher und westlicher Richtung das Stadtgebiet von Lüneburg als Grenze für die lokale Population angesehen werden kann. Zudem ist davon auszugehen, dass das am südlichen Ende des Abschnittes 1 nachgewiesene Revier und die im Abschnitt 2 nachgewiesenen Reviere einer lokalen Population angehören. Im folgenden Abschnitt verläuft die Trasse durch verschiedene Gemeindegebiete. Näherungsweise können aufgrund der geringen Besiedlung großflächiger Offenlandbereiche folgende Grenzen herangezogen werden: Im Norden das Stadtgebiet von Lüneburg, im Nordosten die größeren zusammenhängenden Offenlandbereiche bei Reinstorf, im Osten und Südosten die Offenlandbereiche bei Dahlenburg und</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Altenmedingen, im Süden das Offenland bei Römstedt und Barum, im Westen die Offenlandbereiche bei Natendorf , zwischen Bienenbüttel und Barnstedt sowie bei Melbeck und Embsen. Die Größe der Lokalpouplation kann nicht bestimmt werden. Die Siedlungsdichte im Untersuchungsraum der A 39 im Landkreis Uelzen (s. Köhler & Wellmann 2010) (6.600 ha) liegt bei 4,0 Rev. / km², bzw. bezogen auf die Waldbereiche bei 8,4 Rev. / km². Im Vergleich mit Literaturwerten sind diese als hoch zu bewerten (durchschnittliche SD-Werte in Mitteleuropa bei Untersuchungsräumen von über 1km² 3,4 Rev. / km², großflächig bei über 100 km² 0,2-8,6 Rev. / km², Bauer et al. 2005; in Niedersachsen großflächig, d.h. bei > 50 km² durchschnittlich 1 bis 4 Paare / km², mit einer Bandbreite von 0,1 bis 10 Paaren / km², Zang 2001a).</p> <p>Die Qualität der Bruthabitate ist im Bereich der besiedelten Waldränder gut ausgeprägt und angesichts der Vielzahl an Kiefernforsten auf sandigen Böden ausreichend vorhanden. Der Zustand der Population kann in Anlehnung an die aktuell hohen Siedlungsdichtewerte ebenfalls als gut bewertet werden. Beeinträchtigungen entstehen hauptsächlich durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung, die zum Teil direkt bis an die Waldränder heranreicht. Häufig ist jedoch bereits ein zwischen den Ackerflächen und Waldrändern gelegener unbefestigter Wirtschaftsweg ausreichend um geeignete Strukturen für den Baumpieper im Bereich des Waldrandes zu erhalten. Insgesamt kann der Erhaltungszustand der lokalen Population aktuell als gut bewertet werden.</p> <p>Aufgrund der guten Habitatausstattung des Raumes ist zu dem davon auszugehen, dass im Bereich der lokalen Population Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen (s. Anlage I, Kap. 2.1.1). Darüber hinaus wirken sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen zur Anlage einer Heide und eines lichten Laubwaldrandes auch förderlich für den Erhaltungszustand der lokalen Population des Baumpiepers aus, da durch die Maßnahme zusätzliche Bruthabitate für die Art geschaffen werden (was einer FCS Maßnahme für den Baumpieper gleich käme). Aufgrund des</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population in Verbindung mit der Häufigkeit und Anpassungsfähigkeit der Art ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Feldlerche ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). In Folge der Intensivierung der Landwirtschaft, die flächendeckend zu Lebensraumverlusten und geringen Bruterfolgen führte, musste die Art jedoch in der aktuellen Roten Liste (GRÜNEBERG ET AL. 2015) als bundesweit gefährdet (RL-Kategorie 3) eingestuft werden. Auch in der Roten Liste des Landes Niedersachsen (KRÜGER & NIPKOW 2015) wird die Art aufgrund der massiven Bestandsabnahmen (Rückgang um ca. 75 % von den 1960er Jahren bis heute, ZANG 2001c) aktuell als gefährdet (RL-Kategorie 3) geführt. Die Verbreitung der Feldlerche in Niedersachsen ist nahezu flächendeckend, nur in großflächig bewaldeten oder überbauten Bereichen fehlt die Art (ZANG 2001c). Die starken Bestandsabnahmen wurden insbesondere durch zu starke Düngung und damit einhergehendem zu hohem und dichten Pflanzenwuchs im Frühjahr, Vergrößerung der Schlagflächen und Verringerung der Kulturvielfalt, intensive Nutzung der Grünlandflächen mit häufiger Mahd, Verlust von Randstrukturen und Saumbiotopen und damit einhergehende Verringerung des Nahrungsangebotes, sowie verstärkten Anbau von Mais und Monokulturen verursacht (BAUER et al. 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zur Anlage von Blühflächen (10 AFCS), die zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt und des Brut- und Nahrungsangebotes führen, werden Lebensräume für die Feldlerche aufgewertet, um im Bereich der Maßnahmenflächen eine Steigerung der Siedlungsdichte zu erreichen. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfanges von vier Revieren und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Gartengrasmücke gilt als häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET AL. 2015) mit gleichbleibenden kurz- und</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>langfristigen Bestandstrends. In Niedersachsen gilt die Art ebenfalls häufig, aufgrund von lang- und kurzfristigen Bestandsabnahmen von mehr als 20 % ist sie allerdings in die Vorwarnliste aufgenommen worden (KRÜGER & NIPKOW 2015). Die Gartengrasmücke besiedelt bevorzugt gebüschreiche offene Gelände und kleine Feldgehölze mit ausgebildeter Stauden- und Strauchschicht. In Wäldern werden hauptsächlich die Randlinien, also Waldmäntel und gebüschreiche Ränder von Wegen und Blößen genutzt, ferner Ufergehölze und Auwälder, größere Gebüschkomplexe, Strauchgürtel von Verlandungszonen, Parkanlagen, Friedhöfe und gebüschreiche Gärten. Die Bestandsabnahmen sind neben der Intensivierung der Landwirtschaft u.a. auf den Gewässerausbau sowie die Intensivierung der Forstwirtschaft und den damit verbundenen Verlusten von strukturreichen Auenwäldern und Waldrandbereichen und somit geeigneten Bruthabitaten zurückzuführen (TIEMEYER 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für die Gartengrasmücke im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage Dornenhecke mit angrenzendem blütenreichem Extensivgrünland (5.1 AFCS und 5.2 AFCS); Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 AFCS)) werden die von der Gartengrasmücke bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Der Gelbspötter gilt als häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET AL. 2015) mit gleichbleibenden kurz- und langfristigen Bestandstrends. In Niedersachsen gilt die Art ebenfalls häufig, aufgrund von lang- und kurzfristigen Bestandsabnahmen von mehr als 20 % ist sie allerdings in die Vorwarnliste aufgenommen worden (KRÜGER & NIPKOW 2015). Der Gelbspötter besiedelt</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>bevorzugt Gebiete mit hohem Gebüsch- und lockerem Baumbestand, vorzugsweise mehrschichtige Bestände mit geringem Deckungsgrad der Oberschicht. Es werden aber auch kleine Flecken mit geeigneter Schichtstruktur besiedelt, z.B. Busch-/ Baumbestand um Einzelhöfe bevorzugt mit Holundergebüsch. Vielfach findet man ihn in Bruch- und Auwäldern, feuchten Eichen-Hainbuchenwäldern, Pappelforsten, Feldgehölzen, Obstbaumbeständen, Friedhöfen und Parks, und Gartenstadtrandzonen. Der Bestandsrückgang der Art ist vorrangig auf die Ausräumung der Landschaft und übertriebene Wald- und Gartenpflegemaßnahmen und die damit einhergehende Strukturarmut zurückzuführen (BAUER ET AL. 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für den Gelbspötter im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 AFCS)) werden die vom Gelbspötter bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Einzelvorkommen und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Goldammer ist ein häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET AL. 2015) mit gleichbleibendem kurzfristigen Bestandstrend, aber deutlichem Bestandsrückgang beim langfristigen Bestandstrend. In Niedersachsen gilt die Art ebenfalls als häufig, langfristig (1900-2014) gab es jedoch Bestandsabnahmen von über 50 %, kurzfristig (1990-2014) Abnahmen von über 20 % (KRÜGER & NIPKOW 2015). Die Goldammer besiedelt halboffene bis offene, abwechslungsreiche Landschaften mit Büschen, Hecken und Gehölzen und /oder vielen Randlinien zwischen unterschiedlichen Vegetationshöhen, wie z.B. Waldränder und -lichtungen, niedrige und lückige Forstkulturen, Kahlschläge, Heckenlandschaften, abwechslungsreiche Feldflur mit Gehölzen und Buschgruppen,</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Windschutzstreifen und Baumreihen, aber auch Ränder ländlicher Siedlungen und gut eingegrünte Einzelhöfe. Der Bestandsrückgang der Art ist vorrangig auf die Ausräumung der Landschaft und die damit einhergehende Strukturarmut sowie die Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung zurückzuführen (BAUER ET AL. 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für die Goldammer im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage Dornenhecke mit angrenzendem blütenreichem Extensivgrünland (5.1 AFCS und 5.2 AFCS); Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 AFCS); Anlage lichter Laubwaldrand und angrenzender Heide (7.1 AFCS und 7.2 AFCS)) werden die von der Goldammer bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Heidelerche ist ein in Deutschland mittelhäufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). Die Aufnahme in die Vorwarnliste der Roten Liste Deutschlands (GRÜNEBERG ET AL. 2015) und die Einstufung als gefährdet in der Roten Liste Niedersachsen (KRÜGER & NIPKOW 2015) resultiert aus den ermittelten Bestandsabnahmen des letzten Jahrhunderts, die in Niedersachsen sogar zu Arealverlusten im Westen des Landes führten (NLWKN 2010a). In Niedersachsen ist die Art in weiten Teilen der Geest verbreitet. Das Vorkommen erstreckt sich vor allem in Gebieten mit Sandböden, so dass das mittlere Niedersachsen einen Verbreitungsschwerpunkt darstellt. Ursprünglich war die Art in allen naturräumlichen Regionen vertreten. Die Heidelerche besiedelt unterschiedliche Lebensräume von Äckern und Ackerrandstreifen in Waldrandlage, Heiden, Brachflächen bis hin zu magerem Grünland, Kahlschlägen oder Windwurfflächen. Entscheidend ist dabei aber eine warme und</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>trockene Lage des Lebensraumes und eine reiche Strukturierung, wobei Sandböden bevorzugt werden (NLWKN 2010a). Die Bestandsabnahmen sind auf Lebensraumverluste, insbesondere in Folge der Intensivierung der Landwirtschaft sowie bauliche Inanspruchnahme von Lebensräumen und Störungen durch Massentourismus und Freizeitsport zurück zu führen. Auch klimatische Einflüsse (Atlantisierung des Klimas) sind dabei von Bedeutung (NLWKN 2010a). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zur Anlage einer Heide und eines lichten Laubwaldrandes (7.1 AFCS und 7.2 AFCS) werden optimale Lebensräume der Heidelerche neu zur Verfügung gestellt. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Revier und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Nachtigall ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). Die Einstufung in die Gefährdungskategorie 3 V der Roten Liste der Brutvögel des Landes Niedersachsen resultiert aus den ermittelten Bestandsabnahmen der letzten Jahrzehnte (KRÜGER & NIPKOW 2015). Ursprünglich ist die Art in Niedersachsen ebenfalls ein weit verbreiteter und regelmäßiger Brutvogel (KACZMARECK & WIEHE 2005). Die besiedelten Lebensräume sind wenig speziell. So lange gebüsch- und unterholzreiche, kraut- und heckenbestandenen Strukturen vorhanden sind, können die unterschiedlichsten Lebensräume von gebüschbestandenen Auen über Senken, Fluss- und Bachniederungen, Laub- und Mischwälder, Schneisen, Lichtungen, Waldränder, Feldgehölze und Wallhecken besiedelt werden (KACZMARECK & WIEHE 2005). Die Bestandsabnahmen resultieren aus der Beseitigung geeigneter Biotope durch den Menschen, z.B. durch die Beseitigung von Gebüschvegetation, Durchforstung oder Pflegeschnitte (BUCHHEIM 2002). Diese Lebensräume werden im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahme hergestellt und langfristig gesichert. Durch die Anlage eines Weichholzauwaldes (9 AFCS) dichten Waldrandes feuchter Standorte (6.1 AFCS) können</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>von der Nachtigall bevorzugte Lebensraumtypen zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von zwei Nachtigall-Revieren und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Der Neuntöter ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). In Niedersachsen gilt er als mittelhäufig mit abnehmendem Bestandstrend und wird in die Gefährdungskategorie 3 der Roten Liste der Brutvögel des Landes Niedersachsen ein-gestuft (KRÜGER & NIPKOW 2015). Der Neuntöter bewohnt offene bis halboffene Landschaften mit lockerem Heckenbestand aus dornigen Sträuchern, die er als Nistplatz und Ansitzwarte nutzt, mit angrenzenden zumindest teilweise kurzrasigen Offenlandbiotopen, wie Grünlandbereichen, die als Nahrungshabitat dienen (ZANG & HECKENROTH 1998). Gründe für den Bestandsrückgang sind zum einen in der Lebensraumänderung durch die Intensivierung der Landwirtschaft und der damit einhergehenden Ausräumung der Feldflur sowie in der zunehmenden Aufforstung von Heide- und Brachflächen zu suchen, zum anderen liegt ein wesentlicher Grund in dem Rückgang der Nahrungsgrundlage, insbesondere Großinsekten, durch vermehrten Insektizid- und Biozideinsatz. Für ein Optimalnisthabitat ist neben reich strukturierten Hecken entlang von Wegen oder Grundstücksgrenzen ein ausreichendes Angebot angrenzender insektenreicher Freiflächen entscheidend (ZANG & HECKENROTH 1998). Durch die Anlage einer Dornenhecke (5.1 AFCS) in Verbindung mit einem blütenreichen Extensivgrünland (5.2 AFCS) wird ein solches Habitat hergestellt. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Einzelvorkommen in einem von Siedlung und Gewerbe vorbelasteten Bereich und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population im Umfeld bestehender Vorkommen, ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Für den Baumpieper, die Feldlerche, die Gartengrasmücke, den</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Gelbspötter, die Goldammer, die Heidelerche, die Nachtigall und den Neuntöter werden die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr.3 BNatSchG erfüllt. Im Bereich der Ilmenaubrücke werden 2 Reviere der Nachtigall baubedingt in Anspruch genommen, Heidelerche und Baumpieper sind mit je einem Revier an der geplanten Anschlussstelle mit der B216 durch die bauliche Inanspruchnahme des Lebensraumes betroffen. Die Gartengrasmücke wird westlich der Ilmenau im nördlich der B4 angrenzenden Auwald (1 BP), zwischen der Ilmenaubrücke und der AS B209 (2 BP), nördlich von Moorfeld im Bereich des an die B4 grenzenden Siedlungsgehölzes (1 BP) sowie im Bereich von Neu Hagen westlich der A39 (3 BP) mit insgesamt 7 Revieren anlage- und baubedingt (Bauflächen, Böschungen und Wirtschaftswege) betroffen. Für die Goldammer gehen in den Böschungsbereichen der Anschlussstelle Lüneburg-Nord (5 BP), nördlich von Moorfeld im Bereich der an die B4 grenzenden Böschung (1 BP) sowie in den Randbereichen der straßenbegleitenden Gehölze der B216 (5 BP) und eines Wirtschaftsweges am Bauende (2 BP) insgesamt für 13 Reviere anlage- und baubedingt Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren. Bei der Feldlerche ist auf-grund von bau- und anlagebedingter Inanspruchnahme sowie betriebsbedingter Störungen bei einem Revier im Bereich der AS Lüneburg-Nord und bei 3 Revieren im Bereich der AS B 216 von einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen. Ein Revier des Neuntöters wird durch die geplante Anschlussstelle der L 221 überbaut. Ein Revier des Gelbspötters wird baubedingt im Bereich zwischen der AS B4 und AS B 216 in Anspruch genommen.</p> <p>Unter Berücksichtigung der aufgeführten Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum nicht verschlechtert. Für den Baumpieper kann aufgrund der derzeit günstigen Bestandssituation auch ohne die Umsetzung von FCS-Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wirken sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen auch förderlich für den Baumpieper aus.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
12.03.01-01.2	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -01.2 Durch die A 39 Abschnitt 1 ist der Schwarzstorch betroffen. Dieser wurde im Artenschutzbeitrag nicht berücksichtigt. Hier muss eine Ergänzung vorgenommen werden.	Im Untersuchungsgebiet zum Abschnitt 1 wurde kein Revier des Schwarzstorchs nachgewiesen.
12.03.01-01.3	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -01.3 Im 2. Abschnitt würde die geplante Trasse genau über Storchbrutplätze verlaufen.	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.
12.03.01-02	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -02 Die Ausgleichsmaßnahmen für den Ortolan, Wachtelkönig und die Feldlerche sind nicht ausreichend.	Ortolan und Wachtelkönig werden durch das Vorhaben A39 - 1. Abschnitt nicht betroffen. Der Maßnahmenumfang für die 4 betroffenen Reviere der Feldlerche entspricht den Anforderungen der einschlägigen Fachliteratur und wird daher als ausreichend erachtet.
12.03.01-03	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -03 Es wird angezweifelt, ob die günstige Bestandssituation für den Baumpieper noch aktuell ist.	Der Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum kann in Anlehnung an die aktuell nicht bestehende Gefährdung des Baumpiepers (s. Rote Liste Niedersachsen, Krüger, T. & M. Nipkow 2015) als günstig eingestuft werden. Eine genaue Abgrenzung der lokalen Population des Baumpiepers kann aufgrund der bestehenden Datenlage nicht vorgenommen werden. Aufgrund der nahezu flächendeckenden Verbreitung des Baumpiepers im Untersuchungsraum kann die lokale Population großräumig abgegrenzt werden. Eine Abgrenzung auf der Ebene des Gemeindegebietes ist im vorliegenden Fall nicht sinnvoll, da in nördlicher und westlicher Richtung das Stadtgebiet von Lüneburg als Grenze für die lokale Population angesehen werden kann. Zudem ist davon auszugehen, dass das am südlichen Ende des Abschnittes 1 nachgewiesene Revier und die im Abschnitt 2 nachgewiesenen Reviere einer lokalen Population angehören. Im folgenden Abschnitt verläuft die Trasse durch verschiedene Gemeindegebiete. Näherungsweise können aufgrund der geringen Besiedlung großflächiger Offenlandbereiche folgende Grenzen herangezogen werden: Im Norden das Stadtgebiet von Lüneburg, im Nordosten die größeren zusammenhängenden Offenlandbereiche bei Reinstorf, im Osten und Südosten die Offenlandbereiche bei Dahlenburg und

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Altenmedingen, im Süden das Offenland bei Römstedt und Barum, im Westen die Offenlandbereiche bei Natendorf , zwischen Bienenbüttel und Barnstedt sowie bei Melbeck und Embsen. Die Größe der Lokalpopulation kann nicht bestimmt werden. Die Siedlungsdichte im Untersuchungsraum der A 39 im Landkreis Uelzen (s. Köhler & Wellmann 2010) (6.600 ha) liegt bei 4,0 Rev. / km², bzw. bezogen auf die Waldbereiche bei 8,4 Rev. / km². Im Vergleich mit Literaturwerten sind diese als hoch zu bewerten (durchschnittliche SD-Werte in Mitteleuropa bei Untersuchungsräumen von über 1km² 3,4 Rev. / km², großflächig bei über 100 km² 0,2-8,6 Rev. / km², Bauer et al. 2005; in Niedersachsen großflächig, d.h. bei > 50 km² durchschnittlich 1 bis 4 Paare / km², mit einer Bandbreite von 0,1 bis 10 Paaren / km², Zang 2001a).</p> <p>Die Qualität der Bruthabitate ist im Bereich der besiedelten Waldränder gut ausgeprägt und angesichts der Vielzahl an Kiefernforsten auf sandigen Böden ausreichend vorhanden. Der Zustand der Population kann in Anlehnung an die aktuell hohen Siedlungsdichtewerte ebenfalls als gut bewertet werden. Beeinträchtigungen entstehen hauptsächlich durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung, die zum Teil direkt bis an die Waldränder heranreicht. Häufig ist jedoch bereits ein zwischen den Ackerflächen und Waldrändern gelegener unbefestigter Wirtschaftsweg ausreichend um geeignete Strukturen für den Baumpieper im Bereich des Waldrandes zu erhalten. Insgesamt kann der Erhaltungszustand der lokalen Population aktuell als gut bewertet werden.</p> <p>Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass Hinweise auf einen rückläufigen Bestandstrend bestehen, weshalb der Baumpieper in den aktuellen Roten Listen in die Vorwarnliste aufgenommen worden ist, so dass zukünftig eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes im Naturraum nicht auszuschließen ist. Da jedoch vorhabenbedingt keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten ist, wird auch eine vorhabenbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen im Naturraum</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		ausgeschlossen. Darüber hinaus wirken sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen zur Anlage einer Heide und eines lichten Laubwaldrandes auch förderlich für den Erhaltungszustand der lokalen Population des Baumpiepers aus, da durch die Maßnahme zusätzliche Bruthabitate für die Art geschaffen werden (was einer FCS Maßnahme für den Baumpieper gleich käme).
12.03.01-04	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -04 Die Verbotsregelungen für Feldlerche, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Heidelerche, Neuntöter und Baumpieper werden außer Kraft gesetzt. Die Begründung des öffentlichen Interesses reicht nicht aus.	Die Ausnahmevoraussetzung sind ausführlich im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2) dargelegt und sind nicht zu beanstanden. Die Begründung des öffentlichen Interesses ergibt sich insbesondere aus der Vorhabensbegründung im Kap. 2 der Unterlage 1.
12.03.01-05	12.3.1 Natur und Landschaft - Artenschutz - Vögel -05 Es ist mit einer Abtrennung des südlichen Teils des EU-Vogelschutzgebietes V25 "Ostheide" zu rechnen. Es sei nicht abzusehen, wie dieses Problem gelöst werden soll.	Das Vogelschutzgebiet Ostheide ist nicht vom Abschnitt 1 betroffen, so dass diesbezügliche Einwendungen in den Planfeststellungsverfahren der potenziell beeinträchtigten Abschnitte erfolgen müssen. In der Anlage 1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) sind alle potenziellen Planungshindernisse in den weiteren Abschnitten der A 39 in dem erforderlichen Tiefgang behandelt. Auch wenn die Planfeststellungsverfahren in den relevanten Abschnitten 4 und 5 noch nicht eingeleitet wurden, sind die arten- und gebietsschutzrechtlichen Beurteilungen soweit gefestigt, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes Ostheide ausgeschlossen werden können.
12.03.02	12.3.2 Natur und Landschaft - Artenschutz -Säugetiere	
12.03.02-01	12.3.2 Natur und Landschaft - Artenschutz - Säugetiere -01 Es wird gefordert, in den Planungen den Wolf zu berücksichtigen, er ist mittlerweile im Bereich Lüneburg angekommen und sollte in den umweltfachlichen Untersuchungen (Artenschutzbeitrag) ergänzt werden. Durch die Zerschneidung kann der Wolf seinem natürlichen Wanderverhalten nicht mehr nachkommen.	Der Abschnitt 1 der A 39 verläuft überwiegend als Ausbaubereich der B4 bzw. B216, so dass sich die Neuzerschneidung durch den 1. Abschnitt auf das südliche Bauende beschränkt. Zu dem verläuft der 1. Abschnitt durch bzw. unmittelbar angrenzend an das Stadtgebiet von Lüneburg und somit nicht durch geeignete Wolfshabitate. Die geeigneten Habitate für das, südlich von Lüneburg im Bereich des Truppenübungsplatzes von Wendisch-Evern nachgewiesene, Wolfspaar liegen außerhalb des 1. Abschnittes und werden bei der Planung des 2. Abschnittes berücksichtigt.

Problem-NR	Problem	Antwort
12.03.02-02	12.3.2 Natur und Landschaft - Artenschutz - Säugetiere -02 Es fehlt eine Betrachtung der Großsäuger Dam- und Rotwild. Durch die Autobahn wird das natürliche Wanderverhalten im Bereich Deutsch Evern und Barendorf gefährdet.	<p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht Bereiche an, welche außerhalb dieses Planungsabschnittes liegen (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>Um der Zerschneidung der Lebensräume entgegen zu wirken, wurde das Vernetzungskonzept ausgearbeitet. Das Vernetzungskonzept basiert auf einem umfänglich abgestimmten Zielartenkonzept (Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 1), Geländebegehungen, Fachgutachten zur Vernetzung des Lebensraumnetzwerkes und der Großsäugerkorridore (Uni Kassel/Dr. Hänel – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 2) sowie der Wildsituation (ITAW der TiHo Hannover – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 3). Weiterhin erfolgten Abstimmungen u. a. mit der Jägerschaft, in Umweltarbeitskreisen sowie umfangreiche faunistische Erfassungen entlang der geplanten A39. Anhand dieser Daten und Gutachten wurden wichtige Vernetzungsbereiche herausgearbeitet und die Verortung der Bauwerke festgelegt. In der Unterlage 19.5.1 Teil A – Anlage 3 – „Einfluss der geplanten A39/B190n auf lokale und regionale Wildtierpopulation“ wurde sowohl der Rothirsch als auch der Damhirsch mitbetrachtet und Vorkommensschwerpunkte herausgearbeitet. In der Abbildung 38 (S. 64) dieser genannten Unterlage ist das Vorkommen des Damwildes in dem Bereich von Deutsch Evern dargestellt sowie in der Abbildung 40 (S. 67) die Vorkommen des Rothirsches. Genau in diesem Bereich wurden zwei Grünbrücken (BW 2-05 und BW 2-06) eingeplant, die dem Dam- und Rotwild eine schadlose Querung der A39 ermöglichen. Für beide Bauwerke werden die erforderlichen Ausmaße nach M AQ (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, 2008) eingehalten. Die Wirkungsweise der dort aufgeführten Vernetzungsbauwerke ist belegt.</p>
12.03.02-03	12.3.2 Natur und Landschaft - Artenschutz - Säugetiere -03 Durch den Entfall des Lärmschutzwalls Adendorf (nordöstlich der AS Erbstorfer Landstraße) fehlt eine Wildschutzbarriere. Es müssen Maßnahmen gegen Wildunfälle vorgesehen werden.	<p>Der vorhandene Wall bildet keine Wildschutzbarriere, da er von den Tieren überquert werden kann.</p> <p>In dem beschriebenen Bereich sind Wildschutzzäune vorgesehen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
12.03.02-04	12.3.2 Natur und Landschaft - Artenschutz - Säugetiere -04 Durch die Autobahn werden die bestehenden Flächenstrukturen unterbrochen und verändert. Das Wild hat erhebliche Schwierigkeiten mit dieser Umstrukturierung.	<p>Der Abschnitt 1 der A 39 verläuft überwiegend als Ausbaubereich der B4 bzw. B216, so dass sich die Neuzerschneidung durch den 1. Abschnitt auf das südliche Bauende beschränkt.</p> <p>Mithilfe des Vernetzungskonzeptes, der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen auf ein nicht vermeidbares Maß reduziert. Das Ziel dieser Maßnahmen ist zudem die betroffene Fauna und Flora vor Ort bestmöglich zu schützen, zu erhalten und die Populationen zu stärken.</p> <p>Das Vernetzungskonzept basiert auf einem umfänglich abgestimmten Zielartenkonzept (Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 1), Geländebegehungen, Fachgutachten zur Vernetzung des Lebensraumnetzwerkes und der Großsäugerkorridore (Uni Kassel/Dr. Hänel – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 2) sowie der Wildsituation (ITAW der TiHo Hannover – Teil A Unterlage 19.4.1 Anlage 3). Weiterhin erfolgten Abstimmungen u. a. mit der Jägerschaft, in Umweltarbeitskreisen sowie umfangreiche faunistische Erfassungen entlang der geplanten A39. Anhand dieser Daten und Gutachten wurden wichtige Vernetzungsbereiche herausgearbeitet und die Verortung der Bauwerke festgelegt.</p>
12.03.03	12.3.3 Natur und Landschaft - Artenschutz - Amphibien	
12.03.04	12.3.4 Natur und Landschaft - Artenschutz - Reptilien	
12.03.05	12.3.5 Natur und Landschaft - Artenschutz - Insekten	
12.03.05-01	12.3.5 Natur und Landschaft - Artenschutz - Insekten -01 In den Naturschutzgebieten nahm die Insektenpopulation in den vergangenen 27 Jahren um durchschnittlich 76 % ab. Durch den Neubau der A39 werden zusätzliche Flächen zerstört die diesen Rückgang verstärken. Vor diesem Hintergrund sei ein Autobahnbau unverantwortlich.	Die faunistischen Untersuchungen weisen auf keine bedeutenden Insektenhabitate hin. Grundsätzlich werden die betroffenen Lebensräume durch geeignete Kompensationsmaßnahmen wiederhergestellt.

Problem-NR	Problem	Antwort
12.03.05-02	12.3.5 Natur und Landschaft - Artenschutz - Insekten -02 Durch die ständigen Erschütterungen kann die Winterruhe der Bienen gestört werden und es mit einem dauerhaften Verlust von Bienenvölkern in der Umgebung der A39 zu rechnen. Dieser Verlust ist nicht hinnehmbar.	Durch den Straßenverkehr ist mit keinen weitreichenden Erschütterungen, die über die ermittelten Beeinträchtigungen durch das Baufeld hinausgehen, zu rechnen. Für den Abschnitt 1 der A39 ist zudem die Vorbelastung durch die B 4 zu berücksichtigen.
12.03.06	12.3.6 Natur und Landschaft - Artenschutz -Fische	
12.03.07	12.3.7 Natur und Landschaft - Artenschutz -Schutz- u. Vermeidungsmaßnahmen	
12.03.07-01	12.3.7 Natur und Landschaft - Artenschutz -Schutz- u. Vermeidungsmaßnahmen -01 Die Umsetzung der geplanten CEF-Maßnahmen wird in Frage gestellt. Eine funktions- noch zeitgemäße Fertigstellung kann nicht garantiert werden.	CEF-Maßnahmen dienen dem Erhalt der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte der jeweils betroffenen Art. Die vollständige Wirksamkeit der Maßnahmen muss bereits zum Eingriffszeitpunkt erfolgen. Die geplanten CEF-Maßnahmen werden daher bereits in der Bauvorbereitung besondere Berücksichtigung erfahren. Im Rahmen der Bauvorbereitung wird daher auch sichergestellt, dass die CEF-Maßnahmen bereits ausgeführt und wirksam sind bevor der eigentliche Eingriff (Bau der Trasse) erfolgen kann.
12.03.08	12.3.8 Natur und Landschaft - Artenschutz - Zusammenfassung und Ausnahmen	
12.03.08-01	12.3.8 Natur und Landschaft - Artenschutz - Zusammenfassung und Ausnahmen -01 Die formulierten "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses", die eine Verdrängung trassennaher Brutplätze europäischer Vogelarten im Wege der Ausnahme rechtfertigen können, sind nicht anzuerkennen.	Die A39 ist Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) vom 04.10.2004 wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der A39 geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt (§1Abs.2 FStrAbG). Mit der sechsten Gesetzesänderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 02.12.2016, welches vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, ist der 1. Abschnitt der A39 als neues Vorhaben – vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. Auch die Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG. – Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159).</p> <p>Für den Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Hierbei wurde auch der Ausbau der B4 untersucht. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen populationsstabilisierenden Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand der Populationen der fünf Arten im Naturraum nicht verschlechtert. Daher wird davon ausgegangen, dass die Zulassungsbehörde bei der abwägenden Verhältnismäßigkeitsprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass die öffentlichen Interessen am Vorhaben überwiegen.</p> <p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen. Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte. Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>- ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar</p> <p>- Querung FFH und Naturschutzgebiete</p> <p>- im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten.</p> <p>Für den 1. Abschnitt der A 39 ergeben sich für 8 Brutvogelarten ein prognostiziertes Eintreten der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG: Baumpieper, Feldlerche, Gartengrasmücke, Goldammer, Gelbspötter, Heidelerche, Nachtigall und Neuntöter.</p> <p>Der Baumpieper ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). Die Aufnahme in die Vorwarnlisten der Roten Listen Niedersachsens und Deutschlands (KRÜGER & NIPKOW 2015, GRÜNEBERG ET AL. 2015) resultiert aus den ermittelten Bestandsabnahmen der letzten Jahrzehnte. In Niedersachsen ist die Art weit verbreitet und gilt als teilweise häufiger und charakteristischer Brutvogel. Dabei werden unterschiedlichste Lebensräume besiedelt, so lange sie halboffenes Gelände mit einer gut ausgebildeten Krautschicht und einzelnen locker stehenden Bäumen oder Sträuchern aufweisen. Dies können bspw. Heiden, Waldränder, Kahlschläge, Schonungen, Lichtungen, Moore, Feldgehölze, Hofgehölze, Wallhecken oder baumbestandene Wege bis hin zu Ufersäumen an Gewässern sein (ZANG 2001a). Die Bestandsabnahmen sind auf Lebensraumverluste, insbesondere in Folge der Intensivierung der Landwirtschaft zurück zu führen. Dies führte vielerorts zu einem Rückgang des Nahrungsangebotes, dem Verlust besiedelbarer Flächen und dem Zuwachsen der Krautschicht in Folge des Stickstoffeintrages. Die Störung / Beschädigung von einem Revier des Baumpiepers wirkt sich aufgrund der Größe der lokalen Population und des aktuell günstigen Erhaltungszustandes nicht verschlechternd auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus, da der Baumpieper nahezu flächendeckend im weiteren Umfeld der A 39 verbreitet ist und aufgrund der guten Habitatausstattung des Raumes großräumig davon auszugehen ist, dass im Bereich der lokalen Population Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen (s. Anlage I, Kap. 2.1.1). Darüber hinaus wirken</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen zur Anlage einer Heide und eines lichten Laubwaldrandes auch förderlich für den Erhaltungszustand der lokalen Population des Baumpiepers aus, da durch die Maßnahme zusätzliche Bruthabitate für die Art geschaffen werden (was einer FCS Maßnahme für den Baumpieper gleich käme). Aufgrund des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population in Verbindung mit der Häufigkeit und Anpassungsfähigkeit der Art ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Feldlerche ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). In Folge der Intensivierung der Landwirtschaft, die flächendeckend zu Lebensraumverlusten und geringen Bruterfolgen führte, musste die Art jedoch in der aktuellen Roten Liste (GRÜNEBERG ET AL. 2015) als bundesweit gefährdet (RL-Kategorie 3) eingestuft werden. Auch in der Roten Liste des Landes Niedersachsen (KRÜGER & NIPKOW 2015) wird die Art aufgrund der massiven Bestandsabnahmen (Rückgang um ca. 75 % von den 1960er Jahren bis heute, ZANG 2001c) aktuell als gefährdet (RL-Kategorie 3) geführt. Die Verbreitung der Feldlerche in Niedersachsen ist nahezu flächendeckend, nur in großflächig bewaldeten oder überbauten Bereichen fehlt die Art (ZANG 2001c). Die starken Bestandsabnahmen wurden insbesondere durch zu starke Düngung und damit einhergehendem zu hohem und dichten Pflanzenwuchs im Frühjahr, Vergrößerung der Schlagflächen und Verringerung der Kulturvielfalt, intensive Nutzung der Grünlandflächen mit häufiger Mahd, Verlust von Randstrukturen und Saumbiotopen und damit einhergehende Verringerung des Nahrungsangebotes, sowie verstärkten Anbau von Mais und Monokulturen verursacht (BAUER et al. 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zur Anlage von Blühflächen (10 AFCS), die zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt und des Brut- und Nahrungsangebotes führen, werden Lebensräume für die Feldlerche aufgewertet, um im Bereich der Maßnahmenflächen eine Steigerung der Siedlungsdichte zu erreichen. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfanges von vier Revieren und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Gartengrasmücke gilt als häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET AL. 2015) mit gleichbleibenden kurz- und langfristigen Bestandstrends. In Niedersachsen gilt die Art ebenfalls als häufig, aufgrund von lang- und kurzfristigen Bestandsabnahmen von mehr als 20 % ist sie allerdings in die Vorwarnliste aufgenommen worden (KRÜGER & NIPKOW 2015). Die Gartengrasmücke besiedelt bevorzugt gebüschreiche offene Gelände und kleine Feldgehölze mit ausgebildeter Stauden- und Strauchschicht. In Wäldern werden hauptsächlich die Randlinien, also Waldmäntel und gebüschreiche Ränder von Wegen und Blößen genutzt, ferner Ufergehölze und Auwälder, größere Gebüschkomplexe, Strauchgürtel von Verlandungszonen, Parkanlagen, Friedhöfe und gebüschreiche Gärten. Die Bestandsabnahmen sind neben der Intensivierung der Landwirtschaft u.a. auf den Gewässerausbau sowie die Intensivierung der Forstwirtschaft und den damit verbundenen Verlusten von strukturreichen Auenwäldern und Waldrandbereichen und somit geeigneten Bruthabitaten zurückzuführen (TIEMEYER 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für die Gartengrasmücke im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage Dornenhecke mit angrenzendem blütenreichem Extensivgrünland (5.1 AFCS und 5.2 AFCS); Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 AFCS)) werden die von der Gartengrasmücke bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Der Gelbspötter gilt als häufiger Brutvogel in Deutschland</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>(GRÜNEBERG ET AL. 2015) mit gleichbleibenden kurz- und langfristigen Bestandstrends. In Niedersachsen gilt die Art ebenfalls als häufig, aufgrund von lang- und kurzfristigen Bestandsabnahmen von mehr als 20 % ist sie allerdings in die Vorwarnliste aufgenommen worden (KRÜGER & NIPKOW 2015). Der Gelbspötter besiedelt bevorzugt Gebiete mit hohem Gebüsch- und lockerem Baumbestand, vorzugsweise mehrschichtige Bestände mit geringem Deckungsgrad der Oberschicht. Es werden aber auch kleine Flecken mit geeigneter Schichtstruktur besiedelt, z.B. Busch-/ Baumbestand um Einzelhöfe bevorzugt mit Holundergebüsch. Vielfach findet man ihn in Bruch- und Auwäldern, feuchten Eichen-Hainbuchenwäldern, Pappelforsten, Feldgehölzen, Obstbaumbeständen, Friedhöfen und Parks, und Gartenstadtrandzonen. Der Bestandsrückgang der Art ist vorrangig auf die Ausräumung der Landschaft und übertriebene Wald- und Gartenpflegemaßnahmen und die damit einhergehende Strukturarmut zurückzuführen (BAUER ET AL. 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für den Gelbspötter im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 AFCS)) werden die vom Gelbspötter bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Einzelvorkommen und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Goldammer ist ein häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET AL. 2015) mit gleichbleibendem kurzfristigen Bestandstrend, aber deutlichem Bestandsrückgang beim langfristigen Bestandstrend. In Niedersachsen gilt die Art ebenfalls als häufig, langfristig (1900-2014) gab es jedoch Bestandsabnahmen von über 50 %, kurzfristig (1990-2014) Abnahmen von über 20 % (KRÜGER & NIPKOW 2015). Die Goldammer besiedelt halboffene bis offene,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>abwechslungsreiche Landschaften mit Büschen, Hecken und Gehölzen und /oder vielen Randlinien zwischen unterschiedlichen Vegetationshöhen, wie z.B. Waldränder und lüchtungen, niedrige und lückige Forstkulturen, Kahlschläge, Heckenlandschaften, abwechslungsreiche Feldflur mit Gehölzen und Buschgruppen, Windschutzstreifen und Baumreihen, aber auch Ränder ländlicher Siedlungen und gut eingegrünte Einzelhöfe. Der Bestandsrückgang der Art ist vorrangig auf die Ausräumung der Landschaft und die damit einhergehende Strukturarmut sowie die Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung zurückzuführen (BAUER ET AL. 2005). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für die Goldammer im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage Dornenhecke mit angrenzendem blütenreichem Extensivgrünland (5.1 AFCS und 5.2 AFCS); Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 AFCS); Anlage lichter Laubwaldrand und angrenzender Heide (7.1 AFCS und 7.2 AFCS)) werden die von der Goldammer bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Heidelerche ist ein in Deutschland mittelhäufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). Die Aufnahme in die Vorwarnliste der Roten Liste Deutschlands (GRÜNEBERG ET AL. 2015) und die Einstufung als gefährdet in der Roten Liste Niedersachsen (KRÜGER & NIPKOW 2015) resultiert aus den ermittelten Bestandsabnahmen des letzten Jahrhunderts, die in Niedersachsen sogar zu Arealverlusten im Westen des Landes führten (NLWKN 2010a). In Niedersachsen ist die Art in weiten Teilen der Geest verbreitet. Das Vorkommen erstreckt sich vor allem in Gebieten mit Sandböden, so dass das mittlere Niedersachsen einen Verbreitungsschwerpunkt</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>darstellt. Ursprünglich war die Art in allen naturräumlichen Regionen vertreten. Die Heidelerche besiedelt unterschiedliche Lebensräume von Äckern und Ackerrandstreifen in Waldrandlage, Heiden, Brachflächen bis hin zu magerem Grünland, Kahlschlägen oder Windwurfflächen. Entscheidend ist dabei aber eine warme und trockene Lage des Lebensraumes und eine reiche Strukturierung, wobei Sandböden bevorzugt werden (NLWKN 2010a). Die Bestandsabnahmen sind auf Lebensraumverluste, insbesondere in Folge der Intensivierung der Landwirtschaft sowie bauliche Inanspruchnahme von Lebensräumen und Störungen durch Massentourismus und Freizeitsport zurück zu führen. Auch klimatische Einflüsse (Atlantisierung des Klimas) sind dabei von Bedeutung (NLWKN 2010a). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zur Anlage einer Heide und eines lichten Laubwaldrandes (7.1 AFCS und 7.2 AFCS) werden optimale Lebensräume der Heidelerche neu zur Verfügung gestellt. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Revier und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Nachtigall ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). Die Einstufung in die Gefährdungskategorie 3 V der Roten Liste der Brutvögel des Landes Niedersachsen resultiert aus den ermittelten Bestandsabnahmen der letzten Jahrzehnte (KRÜGER & NIPKOW 2015). Ursprünglich ist die Art in Niedersachsen ebenfalls ein weit verbreiteter und regelmäßiger Brutvogel (KACZMARECK & WIEHE 2005). Die besiedelten Lebensräume sind wenig speziell. So lange gebüsch- und unterholzreiche, kraut- und heckenbestandenen Strukturen vorhanden sind, können die unterschiedlichsten Lebensräume von gebüschbestandenen Auen über Senken, Fluss- und Bachniederungen, Laub- und Mischwälder, Schneisen, Lichtungen, Waldränder, Feldgehölze und Wallhecken besiedelt werden (KACZMARECK & WIEHE 2005). Die Bestandsabnahmen resultieren aus der Beseitigung geeigneter Biotop durch den Menschen, z.B.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>durch die Beseitigung von Gebüschvegetation, Durchforstung oder Pflegeschnitte (BUCHHEIM 2002). Diese Lebensräume werden im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahme hergestellt und langfristig gesichert. Durch die Anlage eines Weichholzauwaldes (9 AFCS) dichten Waldrandes feuchter Standorte (6.1 AFCS) können von der Nachtigall bevorzugte Lebensraumtypen zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von zwei Nachtigall-Revieren und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Der Neuntöter ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET AL. 2015). In Niedersachsen gilt er als mittelhäufig mit abnehmendem Bestandstrend und wird in die Gefährungskategorie 3 der Roten Liste der Brutvögel des Landes Niedersachsen ein-gestuft (KRÜGER & NIPKOW 2015). Der Neuntöter bewohnt offene bis halboffene Landschaften mit lockerem Heckenbestand aus dornigen Sträuchern, die er als Nistplatz und Ansitzwarte nutzt, mit angrenzenden zumindest teilweise kurzrasigen Offenlandbiotopen, wie Grünlandbereichen, die als Nahrungshabitat dienen (ZANG & HECKENROTH 1998). Gründe für den Bestandsrückgang sind zum einen in der Lebensraumänderung durch die Intensivierung der Landwirtschaft und der damit einhergehenden Ausräumung der Feldflur sowie in der zunehmenden Aufforstung von Heide- und Brachflächen zu suchen, zum anderen liegt ein wesentlicher Grund in dem Rückgang der Nahrungsgrundlage, insbesondere Großinsekten, durch vermehrten Insektizid- und Biozideinsatz. Für ein Optimalnisthabitat ist neben reich strukturierten Hecken entlang von Wegen oder Grundstücksgrenzen ein ausreichendes Angebot angrenzender insektenreicher Freiflächen entscheidend (ZANG & HECKENROTH 1998). Durch die Anlage einer Dornenhecke (5.1 AFCS) in Verbindung mit einem blütenreichen Extensivgrünland (5.2 AFCS) wird ein solches Habitat hergestellt. Aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Einzelvorkommen in einem von Siedlung und Gewerbe vorbelasteten Bereich und der vorgesehenen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population im Umfeld bestehender Vorkommen, ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Unter Berücksichtigung der aufgeführten Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum nicht verschlechtert. Für den Baumpieper kann aufgrund der derzeit günstigen Bestandssituation auch ohne die Umsetzung von FCS-Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wirken sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen auch förderlich für den Baumpieper aus. Die Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses wird aus der Vorhabensbegründung der A39 abgeleitet. Die Variantenvergleiche zur Linienfindung sowie die Untersuchungen zur Ausbaurichtung im Rahmen der Entwurfsplanung legen dar, dass zumutbare Alternativen zur geplanten Trasse der A39 im Abschnitt 1 nicht gegeben sind.</p> <p>Daher wird davon ausgegangen, dass die Zulassungsbehörde bei der abwiegenden Verhältnismäßigkeitsprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass die öffentlichen Interessen am Vorhaben überwiegen.</p>
12.03.08-02	<p>12.3.8 Natur und Landschaft - Artenschutz - Zusammenfassung und Ausnahmen -02 Der rechtliche Begriff der Verbotstatbestände muss auch zur kompletten Verwerfung aller Pläne führen können und darf nicht nur theoretisch auf dem Papier abgearbeitet werden.</p>	<p>Die Ausnahme von den Verbotstatbeständen ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden, die im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2) ausführlich dargelegt sind. Sofern zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, keine zumutbaren Alternativen gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen nicht verschlechtert ist ein Vorhaben zulässig.</p>
12.03.08-03	<p>12.3.8 Natur und Landschaft - Artenschutz - Zusammenfassung und Ausnahmen -03 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, die die artenschutzrechtlichen und habitatrechtlichen Abweichungsregelungen rechtfertigen, sind insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der Anschlussstelle nicht gegeben, zumal die Nullalternative hier möglich und die gesetzliche Bedarfsfestlegung rechtlich zweifelhaft ist.</p>	<p>Die Ausnahme von den Verbotstatbeständen ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden, die im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2) ausführlich dargelegt sind. Sofern zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, keine zumutbaren Alternativen gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen nicht verschlechtert ist ein Vorhaben zulässig.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Die Lage der Anschlussstelle B 216/A39 und der Verlauf der B 216 werden in einer weiteren Untersuchung in Bezug auf die Optimierung der Flächenbeanspruchung überprüft. Die untersuchten zusätzlichen Varianten werden im Zuge des Erörterungstermins vorgestellt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden bei anderen Anschlussstellen im Verlauf des 1. Abschnitts nicht ausgelöst.
12.03.08-04	12.3.8 Natur und Landschaft - Artenschutz - Zusammenfassung und Ausnahmen -04 Die Argumentation zur Ausnahmeprüfung in Kapitel 8. 1, Seite 22 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags: "Bezüglich der Darlegung der Gründe des überwiegenden Gemeinwohls der A 39 wird auf Kap. 2 "Notwendigkeit der Baumaßnahme" sowie und auf Kap. 2.6 "Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen." wird vom Einwender (Schreiben 884) bestritten. Der zitierte Verweis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags führt auf Kapitel 2.8 des Erläuterungsberichts, Unterlage 01, dort: Seiten 22ff. Die dortige Betrachtung zielt auf die einzelnen Eingriffstatbestände, bspw auf spezifische Anschlussstellen. Soweit dies geschieht, ist es unzulässig, das öffentliche Interesse an der Planung insgesamt zu berufen, so aber der Erläuterungsbericht noch einmal auf Seite 25.	Die Ausführungen in Kap. 2.6 überprüfen anhand der zu erwartenden Verbotstatbestände das "überwiegen" des öffentlichen Interesses. Daher ist nicht zu beanstanden, dass sowohl auf die einzelnen Eingriffstatbestände als auch auf den grundsätzlichen Bedarf der A 39 eingegangen wird. Ein Kapitel 2.8 gibt es in der Unterlage 1 nicht.
12.04	12.4 Natur und Landschaft -Ökologische Baubegleitung	
12.05	12.5 Natur und Landschaft - Monitoring	
12.05-01	12.5 Natur und Landschaft - Monitoring -01 Es wird ein Monitoring für Umsetzung und Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen gefordert.	Ein Monitoring ist nur dann erforderlich, wenn die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen nicht ausreichend belegt ist. Da gute Kenntnisse über die Habitatansprüche der Zielarten und der hier vorgesehenen Maßnahmen vorliegen (siehe z.B. CEF-Leitfaden NRW und Vollzugshinweise NLWKN) ist ein Monitoring nicht erforderlich

Problem-NR	Problem	Antwort
14	14. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen)	
14.00-01	14. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) -01 Die A39 hat einen zu hohen Flächenverbrauch. Laut Raumordnungsverfahren wird die A39 647 ha an Fläche verbrauchen. Hinzu kommen Ausgleichsflächen und nicht mehr nutzbare Kleinflächen sowie Flächen für Abwassermaßnahmen. Der hohe Flächenverbrauch ist in Zeiten schrumpfender Bevölkerung und knapp werdender Agrarflächen problematisch und passt nicht zum Ziel der Bundesregierung bis 2020 den Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsflächen auf 30 ha pro Tag zu reduzieren.	<p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Das sogenannte "30-Hektar Ziel" wurde bei der Aufstellung des Bundesverkehrs-wegeplanes (BVWP) 2030 berücksichtigt. Die Bundesregierung verfolgt dabei im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt das Ziel, das Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum in Deutschland auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen.</p> <p>Auszug BVWP: „Durch die Vordringlichen Bedarf-(VB) und Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)-Projekte des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 wird insgesamt eine zusätzliche Neuinanspruchnahme von 16.299 Hektar verursacht. Bezogen auf die Gültigkeitsdauer des BVWP ergibt sich eine zu erwartende Flächeninanspruchnahme durch die BVWP-Verkehrsprojekte von 2,98 Hektar/Tag. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von etwa 10 % des Nachhaltigkeitszielwertes von 30 Hektar/Tag. Damit wurde im BVWP 2030 eine sehr deutliche Abminderung des Zuwachses gegenüber dem BVWP 2003 erreicht, dessen gesamter projektbedingter Zuwachs auf ca. 37.100 Hektar geschätzt wird.“ Rechtsverbindliche Festschreibungen des 30-Hektar-Ziels oder verbindliche Vorgaben für dessen Umlegung auf Länderebene gibt es bislang nicht.</p>
14.00-02	14. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) -02 Einwender behält sich das Klagerecht im Zusammenhang mit dem Kaufvertrag seiner Immobilie (Fuchsweg Nr. 3) vor.	Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Problem-NR	Problem	Antwort
14.01	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahmen	
14.01.00-01	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahmen -01 Die Betroffenheit erstreckt sich über die Einschränkung der Lebensqualität durch Flächeninanspruchnahme und Naturzerstörung.	<p>Die Betroffenheit der Einwender erstreckt sich nicht auf eine Flächeninanspruchnahme ihres Eigentums. Die Nähe der Autobahn zu dem Wohnort (Moorfeld) löst die Betroffenheit aus.</p> <p>Das Vorhaben Neubau der A 39 hat einen umfänglichen politischen Abstimmungsprozess durchlaufen und durchläuft einen umfänglichen Planungsprozess, in dem die Aspekte der Umweltverträglichkeit, zu denen das Schutzgut Fläche sowie die biotischen und abiotischen Schutzgüter gehören, eine maßgebliche Beurteilungsgrundlage bilden. Die Beanspruchung von Fläche und von Naturgütern ist damit verbunden. Diese kann subjektiv als eine Einschränkung der Lebensqualität empfunden werden. Der gesetzliche Planungsauftrag zum Neubau der A 39 besteht gleichwohl. Alle Belange wurden und werden gegeneinander abgewogen. Alle Eingriffe in die Schutzgüter Fläche, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt werden ausgeglichen.</p>
14.01.00-02	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahmen -02 Bei Betroffenheit der Grundstücke soll das Grunderwerbsverzeichnis entsprechend entschlüsselt werden. Die Inanspruchnahme des Grundstückes wird abgelehnt.	<p>Dieser Einwand ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezugnehmend auf das Grundstück aus dem Adressfeld, liegt eine Betroffenheit vor.</p> <p>Die Auslegung eines entschlüsselten Grunderwerbsverzeichnisses ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zulässig. Das Planfeststellungsverfahren befasst sich mit der Klärung der Frage, ob die Inanspruchnahme von Grundstücken für das Vorhaben zu Lasten der Eigentümer und zu Gunsten des Vorhabenträgers begründet erfolgen darf. Die Abwägung der Belange obliegt der Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabenträger liefert mit der Planfeststellungsunterlage alle notwendigen Gutachten und Pläne die eine Abwägung ermöglichen. Mit dem Grundstückseigentümer wird zu gegebener Zeit Kontakt aufgenommen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
14.01.00-02.1	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahmen -02 Bei Betroffenheit der Grundstücke soll das Grunderwerbsverzeichnis entsprechend entschlüsselt werden.	Bezugnehmend auf das Grundstück im Adressfeld, liegt keine Betroffenheit vor. Die Auslegung eines entschlüsselten Grunderwerbsverzeichnisses ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zulässig.
14.01.00-03	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahmen -03 Das überwiegend öffentliche Interesse, dass zur Enteignung begründet wird, ist nicht gerechtfertigt. Dem Schutz des Eigentums nach Artikel 14 Abs. 1 GG ist in diesem Fall bei ordnungsgemäßer Abwägung Vorrang zu geben.	Die Abwägung der Belange obliegt der Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabenträger liefert mit der Planfeststellungsunterlage alle notwendigen Gutachten und Pläne die eine Abwägung ermöglichen. Teil dieser Unterlagen ist der Erläuterungsbericht, der sich unter anderem mit der Frage des öffentlichen Interesses und der Planrechtfertigung befasst. Die geringe Netzdichte des Planungsraums zwischen Lüneburg und Wolfsburg und die Belastung der vorhandenen B4 und der damit verbundenen Ortsdurchfahrten machen eine überregionale und leistungsfähige Fernstraßenverbindung notwendig. Der Bundestag hat die Gesamtnetzkonzeption, bestehend aus der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, der A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und der Querspange B 190n, mit der Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (5. FStrAbÄndG) am 04.10.2004 (in Kraft getreten am 16.10.2004) in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030, der mit der sechsten Gesetzesänderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, ist der 1. Abschnitt der A 39 als Neues Vorhaben – vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Der Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39 verläuft überwiegend auf der Trasse der heutigen B4. Mit dieser Vorgehensweise wird der Eingriff in öffentliche Interessen bzw. Rechte Dritter auf das geringstmögliche Maß beschränkt. Es wurden aus verkehrstechnischer Sicht alle Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft um die Betroffenheiten soweit möglich zu reduzieren.
14.01.00-04	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahme -04 Seiten- und Erdverankerungen auf dem Grundstück werden abgelehnt. Generell wird jegliche Inanspruchnahme	Das Planfeststellungsverfahren befasst sich mit der Klärung der Frage, ob die Inanspruchnahme von Grundstücken für das Vorhaben zu Lasten der Eigentümer und zu Gunsten des Vorhabenträgers begründet erfolgen darf. Die Abwägung der Belange obliegt der

Problem-NR	Problem	Antwort
	des Grundbesitzes abgelehnt.	Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabenträger liefert mit der Planfeststellungsunterlage alle notwendigen Gutachten und Pläne die eine Abwägung ermöglichen. Mit dem Grundstückseigentümer wird zu gegebener Zeit Kontakt aufgenommen.
14.01.00-05	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahme -05 Die Flächeninanspruchnahme (z.B. durch das Baufeld) müssen minimiert und vermieden werden. Ein pauschaler Ansatz von 10 m Breite wird nicht hingenommen und muss konkret und ausführlich begründet werden. Alle zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten müssen ausgeschöpft werden, um den Eingriff zu minimieren.	Für die Durchführung der Baumaßnahme wird die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen als Arbeitsstreifen erforderlich. Im Rahmen der Vermeidung wurde der Arbeitsstreifen in Waldgebieten, bei ökologisch besonders wertvollen Flächen und bei unmittelbar angrenzender Bebauung auf ein Mindestmaß von ca. 5 m reduziert, um wenigstens die Durchfahrt bzw. Aufstellung von Baufahrzeugen zu gewährleisten. In Einzelfällen wurde auf den Arbeitsstreifen vollständig verzichtet, wenn die Bauleistungen von der im Bau befindliche Fahrbahn durchgeführt werden können. Die Flächen des Arbeitsstreifens dienen u. a. zur Zwischenlagerung von Oberboden, Erdaushub usw. sowie als Aufstellfläche für Baufahrzeuge und als Baustraße. Für eine sinnvolle Nutzung ist eine Mindestbreite des Arbeitsstreifens von 10 m erforderlich. Bei einer Schütthöhe von 2m und einer Böschungsneigung von 1:1,5 ergibt sich ohne Dammkrone bereits eine Breite von 6,00 m. Die verbleibenden 4,00 m werden durch die Baufahrzeuge genutzt. Da weitere Baustelleneinrichtungsf lächen nicht zur Verfügung gestellt werden können, sind diese Arbeitsstreifenbreiten wenn möglich zu gewährleisten. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden diese Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt und den Eigentümern zurückgegeben. Alle Einschränkungen der Breite des Arbeitsstreifens führen jedoch zu einer Behinderung der Bauarbeiten und somit zur Verlängerung der Bauzeit.
14.01.00-06	14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahmen -06 Die anwaltlich vertretenen Einwender widersprechen der Flächeninanspruchnahme, weil die Planung nicht mit den berechtigten und rechtlich geschützten Interessen des	Das Flurstück 10 / 402 ist durch die Rampe der Anschlussstelle B 209 betroffen. Aufgrund der Verkehrsbelastung an der Anschlussstelle (AS) B 209 werden in diesem Teilabschnitt der Autobahn Verflechtungsstreifen notwendig. Durch diese Querschnittsanpassung verschiebt sich die Rampe in Richtung des

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Grundstückseigentümers (und auch nicht mit den berechtigten Interessen der Gewerbemieten) vereinbar sei. Durch die Planung werde gravierend in die Eigentumsrechte der Einwender eingegriffen.</p> <p>Die Realisierung der Planung (mit dem vorgesehenen Grunderwerb und den Nutzungsbeschränkungen mache die Fortsetzung der bisher ausgeübten Nutzung unmöglich und verhindere eine sinnvolle Nutzung des Restgrundstücks einschl. der vorhandenen Gebäude.</p> <p>Die Einwenderin lehnt eine Veräußerung, eine vorzeitige Besitzinweisung oder eine Enteignung der Grundflächen und die damit verbundenen erheblichen Einschränkungen der Nutzung des verbleibenden Grundstücks und der Gebäude ab.</p>	<p>betroffenen Grundstückes. Optimierungsmöglichkeiten wurden im Rahmen eines Variantenvergleichs untersucht. Die ausgelegte Planung entspricht der optimierten Lösung für das Grundstück. Eine Verschiebung der geplanten Autobahnachse in südliche Richtung ist aus entwurfstechnischen Gründen und den damit verbundenen Zwangspunkten nicht denkbar. Ein Entfall der Rampe ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich. Der in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesene Flächenbedarf ist somit zwingend erforderlich.</p>
14.01.00-07	<p>14.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Inanspruchnahmen</p> <p>-07 Die Voraussetzungen einer mit den Anforderungen des Artikel 14 Abs. 1 G vereinbaren Enteignung seien nicht erfüllt, da der Eingriff nicht durch besonders gewichtige öffentliche Interessen, denen im Rahmen einer ordnungsgemäßen Abwägung ein Vorrang gegenüber den geschützten Eigentumsrechten meiner Mandanten zukommen könnte, gerechtfertigt ist.</p> <p>Daher ist für die Trasse die Südvariante der Ilmenauquerung zu wählen oder eine andere, das Grundstück Am Schlachthof 9 nicht berührende Lösung zu finden.</p>	<p>Die Abwägung der Belange obliegt der Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabensträger liefert mit der Planfeststellungsunterlage alle notwendigen Gutachten und Pläne die eine Abwägung ermöglichen. Teil dieser Unterlagen ist der Erläuterungsbericht, der sich unter anderem mit der der Frage des öffentlichen Interesses und der Planrechtfertigung befasst. Die geringe Netzdichte des Planungsraums zwischen Lüneburg und Wolfsburg und die Belastung der vorhanden B4 und der damit verbundenen Ortsdurchfahrten machen eine überregionale und leistungsfähige Fernstraßenverbindung notwendig.</p> <p>Der Bundestag hat die Gesamtnetzkonzeption, bestehend aus der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, der A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und der Querspange B 190n, mit der Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (5. FStrAbÄndG) am 04.10.2004 (in Kraft getreten am 16.10.2004) in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030, der mit der sechsten Gesetzesänderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, ist der 1. Abschnitt der A 39 als Neues Vorhaben – vordringlicher Bedarf ausgewiesen.</p> <p>Der Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39 verläuft</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>überwiegend auf der Trasse der heutigen B4. Mit dieser Vorgehensweise wird der Eingriff in öffentliche Interessen bzw. Rechte Dritter auf das geringstmögliche Maß beschränkt. Es wurden aus verkehrstechnischer Sicht alle Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft um die Betroffenheiten soweit möglich zu reduzieren. Für die Ilmenauquerung wurde im Zuge der Entwurfsplanung eine Optimierung der Vorzugstrasse der Linienführung vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Kriterien für die Bewertung der nördlichen und der südlichen Querung der Ilmenau herangezogen. In der Gesamtschau hat sich die nördliche Querung der Ilmenau als Vorzugsvariante herausgestellt. Dabei überwogen</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Vermeidung zusätzlicher Eingriffe in das FFH-Gebiet - die Vermeidung von Eingriffen in das Gewerbegebiet Goseburg - kürzere Bauwerkslängen - der größere mögliche Kurvenradius und geringere Baukosten gegenüber - Eingriffen in das Industriegebiet "Lüner Heide" und Eingriffen in bedeutende Biotopstrukturen. <p>Bei einer südlichen Verschiebung der Richtungsfahrbahn würde das nördliche Ufer der Ilmenau auf einer Länge von ca. 180 m vollständig überbaut. Darüber hinaus griffe die Böschung direkt ins Gewässer ein, wodurch erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen 3260 (Flüsse der planaren Stufe) und 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren) nicht auszuschließen sind. Im Rahmen eines FFH-Abweichungsverfahrens nach § 34 Abs. 3 BNatSchG wäre darzulegen, dass zumutbare Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen nicht gegeben sind. Mit der Genehmigungsstrasse liegt jedoch eine entsprechende Alternative vor.</p>
14.01.01	14.1.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - konkrete Flächenbetroffenheit	
14.01.01-01	14.1.1 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - konkrete Flächenbetroffenheit -01 Für einen Teil des im Eigentum des Einwenders stehenden Flurstückes in der Gemarkung Lüneburg, ist vorhabenbedingter	Durch die Stützwand entlang der Rampe wird der Eingriff soweit wie möglich eingegrenzt bzw. reduziert. Ohne eine Stützwand wäre der Flächenverbrauch durch eine Böschung abzufangen und dadurch deutlich größer.

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Grunderwerb geplant. Die überplanten Flächen werden als Stellplatzflächen genutzt, die für die genehmigte und entsprechend der Baugenehmigung tatsächlich ausgeübte Nutzung notwendig sind. Die Errichtung einer Stützwand auf dieser Fläche wird deshalb ebenfalls abgelehnt.</p>	
14.02	14.2 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Nutzungsbeschränkungen	
14.02-02	14.2 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Nutzungsbeschränkungen -02 Eine gewerbliche Nutzung der angrenzenden Bereiche muss auch während der Bauzeit ermöglicht werden.	Der Vorhabenträger sichert eine gewerbliche Nutzung der Grundstücke während der Bauzeit zu.
14.02-03	14.2 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Nutzungsbeschränkungen -03 Bei der Darstellung der südlichen Querung der Ilmenau wird angeführt, dass ein Weg mit Grundstückszufahrten zu überbauen wäre und deshalb eine 330 m lange Stützwand erforderlich würde. Die Erschließung der Grundstück ist aber anderweitig sichergestellt und im Bebauungsplan geregelt. Es wird gefordert die Erschließung gemäß des Bebauungsplans zu berücksichtigen und somit die Inanspruchnahme von weiteren privaten Grundstücken zu minimieren. Durch diese Verlegung des Weges, ist ggf. die 300 m lange Stützwand nicht notwendig.	<p>Für die Ilmenauquerung wurde im Zuge der Entwurfsplanung eine Optimierung der Vorzugstrasse der Linienführung vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Kriterien für die Bewertung der nördlichen und der südlichen Querung der Ilmenau herangezogen. In der Gesamtschau hat sich die nördliche Querung der Ilmenau als Vorzugsvariante herausgestellt. Dabei überwogen</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Vermeidung zusätzlicher Eingriffe in das FFH-Gebiet - die Vermeidung von Eingriffen in das Gewerbegebiet Goseburg - kürzere Bauwerkslängen - der größere mögliche Kurvenradius und geringere Baukosten gegenüber - Eingriffen in das Industriegebiet "Lüner Heide" und Eingriffen in bedeutende Biotopstrukturen. <p>Die Länge der benannten Stützwand bei der Südvariante ist nur ein Teilaspekt des Vergleiches und würde zu keinem anderen Ergebnis führen. Außerdem ist die Zufahrt über den benannten Weg weiterhin notwendig. Er schließt unmittelbar an die Straße "Bei der Pferdehütte" an und verläuft weiter an der Böschungsunterkante bis zum westlichen Widerlager der Ilmenaubrücke.</p>
14.02-04	14.2 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Nutzungsbeschränkungen	Eine gewisse Verschattung lässt sich systembedingt bei Lärmschutzwänden nicht vermeiden. Durch transparente

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>-04 Durch den Bau der Autobahn und damit verbunden der Lärmschutzwände, werden die Grundstücke verschattet.</p>	<p>Lärmschutzelemente kann ggf. diese Verschattung reduziert werden, jedoch reflektieren diese transparenten Elemente den Schall, wodurch es auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu einer erhöhten Lärmbelastung kommt. Daher ist der Einsatz transparenter Lärmschutzelemente nur in Einzelfällen möglich. Die Lärmschutzmaßnahmen an der Erbstorfer Landstraße sowie der Lärmschutz tunnel bedingen jedoch nur geringe bis keine zusätzlichen Verschattungen.</p>
<p>14.02-05</p>	<p>14.2 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Nutzungsbeschränkungen -05 Für einen Teil des im Eigentum des Einwenders stehenden Flurstückes in der Gemarkung Lüneburg, sind Nutzungsbeschränkungen geplant. Die Errichtung einer Stützwand auf dem Flurstück wird daher abgelehnt. Die vorhabenbedingt überplanten Flächen dienen einer möglichen Umfahrung des vermieteten Gewerbegebäudes mit einem Lastzug/Sattelzug bzw. einem dreiachsigen Müllfahrzeug und als Feuerwehrumfahrt. Eine genehmigte Anlieferzone befindet sich auf der Südseite des Gebäudes. Weiterhin wird die angrenzende "Grüne Halle" über die v.g. Fläche erschlossen. Die Erschließungsmöglichkeit über die Artlenburger Landstraße darf nur durch PKW's genutzt werden. Die Hallen dürfen wegen der bauleitplanerischen Festlegungen auch künftig nur gewerblich genutzt werden. Bereits zur 1. öffentlichen Auslegung haben meine Mandanten Probefahrten mit einem Sattelzug durchführen lassen, wobei sie die nach der damaligen Planung zur Verfügung verbleibende Fahrgasse abgesteckt hatten. Diese Probefahrt ergab, dass ein Umfahren gerade noch möglich gewesen wäre, allerdings nur durch einen äußerst geschickten Fahrer. Nun rückt die Trasse an dieser ohnehin vorhandenen Engstelle noch näher an das Gebäude heran. Es ist davon auszugeben, dass eine Umfahrung damit überhaupt nicht mehr möglich sein wird. Hinzuweisen ist außerdem darauf, dass sich an der Engstelle der Hallenumfahrung unterirdisch verlegte Leitungen befinden,</p>	<p>Aufgrund der Querschnittsverbreiterung in Verbindung mit der Einfahrtsrampe von der B 209 zur A 39 wird eine Flächeninanspruchnahme auf dem Flurstück 10/402 erforderlich. Dabei wurden die Entwurfparameter der Rampe bereits so optimiert, dass ein möglichst geringer Eingriff erforderlich wird. Durch die zusätzliche Anordnung der Stützwand (BW 100) wird der geringstmögliche Eingriff realisiert. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich. Ein Entfallen der Rampe zugunsten eine Knotenpunktlösung mit Linksabbieger auf der B209 wurde durch den Vorhabenträger zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Knotenpunkt berechnungen zeigen, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts erst unter Berücksichtigung von 2 zusätzlichen Linksabbiegespuren von Norden kommend erreicht wird. Die Erfordernis diese 2 Linksabbiegespuren und eine Rechtsabbiegerspur auf der Rampe zur A39 zusammen-zuführen, ist in der zur Verfügung stehenden Länge nicht möglich, außerdem ist die benötigte zusätzliche Flächeninanspruchnahme deutlich größer und bedarf eines großräumigen Eingriffs in die Bestandstrasse der B209. Aus diesen Gründen ist diese Variante nicht vorzugswürdig. Die Befahrbarkeit/Umfahrung des Gewerbegrundstücks mit einem Sattelzug ist bei der vorliegenden Planung weiterhin gewährleistet aber auch wie derzeit nur dann, wenn nicht alle Pkw – Stellplätze belegt sind. Die nordöstlich des Gebäudes in der Mitte der befestigten Fläche gekennzeichneten Stellplätze können auch jetzt bei Sattelzugverkehr nicht genutzt werden..</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	die in der vorliegenden Planung nicht vollständig berücksichtigt sind.	
14.02-06	<p>14.2 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Nutzungsbeschränkungen</p> <p>-06 Die temporäre Teilinanspruchnahme des Flurstück 10/405 während der Bauzeit würde ein Umfahren des Gebäudes verhindern. Durch das Abschneiden der Eingangsbereiche und Anlieferzone wäre der Gewerbebetrieb BelGarden in der Halle Am Schlachthof 9 während der Bauzeit dann nicht erreichbar. Der Einwender sieht dies als existenzgefährdend für den Betrieb und für den Grundstückseigentümer an und erwartet, dass die genehmigte gewerbliche Nutzung auch während der Bauzeit weiter ausgeübt werden kann.</p>	<p>Die Inanspruchnahme des Flurstücks 10/405 ist in der aktuellen Planunterlage nicht vorgesehen.</p>
14.03-00	<p>14.3 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Substanzbeeinträchtigungen infolge vorhabenbedingter Einwirkungen z.B. durch Erschütterungen, Wasseraustritt</p> <p>-00 Es werden generell bau- und betriebsbedingte Erschütterungs- und Schwingungsschäden an Wohn- und Nebengebäuden oder baulichen Anlagen befürchtet sowie ein hierauf gerichtete Beweissicherungsverfahren beantragt. Dauerhafte Beeinträchtigungen durch Übertragung von Vibrationen aus dem Schwerlastverkehr über den Boden auf die Bebauung sind zu unterbinden.</p>	<p>Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß.</p> <p>Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßigem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>
14.03-01	<p>14.3 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Substanzbeeinträchtigungen infolge vorhabenbedingter Einwirkungen z.B. durch Erschütterungen, Wasseraustritt -01 Im Wohngebiet Lüneburg Moorfeld werden durch bau- und betriebsbedingte Erschütterungs- und Schwingungswirkungen Schäden an Wohn- und Nebengebäuden oder baulichen Anlagen befürchtet sowie ein hierauf gerichtete Beweissicherungsverfahren beantragt.</p>	<p>Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß. Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten. Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>
14.03-02	<p>14.3 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Substanzbeeinträchtigungen infolge vorhabenbedingter Einwirkungen z.B. durch Erschütterungen, Wasseraustritt -02 Im Bereich Moorfeld werden Erschütterungs- und Schwingungsschäden befürchtet: hier insbesondere am Kloster Lüne</p>	<p>Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß.</p> <p>Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßigem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p> <p>Das Kloster Lüne befindet sich in einer Entfernung von mehr als 550 m (äußerster Rand der Anschlussstelle B 209). Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Klosteranlage sind auszuschließen.</p>
14.03-03	<p>14.3 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Substanzbeeinträchtigungen infolge vorhabenbedingter Einwirkungen z.B. durch Erschütterungen, Wasseraustritt -03 Es wird Schadenersatz gefordert sollte sich der Grundwasserspiegel nachteilig verändern oder Bauschäden entstehen.</p>	<p>Für den geplanten Lärmschutztunnel Lüne - Moorfeld sind umfangreiche Baugrunduntersuchungen zur Einschätzung der Boden- und Grundwassersituation durchgeführt worden. Im Untergrund lagern zumeist Sande mit guter Tragfähigkeit. Örtlich sind Schluffe und schluffige Feinsande vorhanden, die von Sanden unterlagert werden. Das Grundwasser bewegt sich frei in den Sandschichten, die als Porengrundwasserleiter dienen, wobei ein Grundwassergefälle von Süden nach Norden vorhanden ist. Zwischen der Gradienten und dem anstehenden Grundwasser ist ein Abstand von ca. 1,5 m vorhanden. Für die Gründung der geplanten nördl. Stützwände auf Streifenfundamente ist keine Wasserhaltung erforderlich. Es muss trotzdem mit Stau- oder Schichtenwasser gerechnet werden.</p> <p>Von einer grundlegenden Veränderung der Grundwassersituation ist durch den Bau des Lärmschutztunnels nicht auszugehen. Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß.</p> <p>Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>
14.03-04	<p>14.3 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Substanzbeeinträchtigungen infolge vorhabenbedingter Einwirkungen z.B. durch Erschütterungen, Wasseraustritt -04 Im Wohngebiet rund um die Theodor-Körner Kaserne werden durch bau- und betriebsbedingte Erschütterungs- und Schwingungswirkungen Schäden an Wohn- und Nebengebäuden oder baulichen Anlagen befürchtet sowie ein hierauf gerichtete Beweissicherungsverfahren beantragt.</p>	<p>Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß. Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßigem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten. Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>
14.04	14.4 Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung	
14.04-00	14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung -00 Für die diversen Entschädigungsansprüche und Vereinbarungen wird der Referenzfall in Hamburg "Deckel Stellingen" vorgeschlagen. Die Vereinbarungen zu Lärm, Verschattung, Betretensrecht,	Entschädigungen werden nach dem geltenden Recht geleistet. Die Regelung der Entschädigungsansprüche erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einer privatrechtlichen Verhandlung. Der Einwender hat nur ein Recht auf Entschädigung, wenn ihm ein Rechtsgut (z.B. Entzug von Grund und Boden oder Überschreitung der gesetzlichen vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte) genommen wird.

Problem-NR	Problem	Antwort
	Mietminderungen etc. sollen als Richtwert angesetzt werden.	
14.04-01	<p>14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung</p> <p>-01 Es werden Wertminderungen von Immobilien im Nah- und Einwirkungsbereich der Autobahn auch als Bestandteil des Altersvorsorgevermögens geltend gemacht. Daraus erfolgt ein enteignungsgleicher Eingriff in das Eigentum.</p>	<p>Die Wertminderung eines in näherer oder weiterer Nachbarschaft zu dem geplanten Vorhaben liegenden Grundstückes – dessen Nutzung als solche vom Vorhaben gar nicht beeinträchtigt wird – die bloße Folge der Errichtung des planfestzustellenden Vorhabens ist, führt nicht zu Entschädigungsansprüchen des Grundstückseigentümers. Vielmehr handelt es sich bei den vorgetragenen Wertminderungen allenfalls um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit des Grundstückes aufgrund der Lage des Grundstückes. Derartige Wertminderungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die nicht in der Nähe einer Bundesautobahn liegen. Derartige Folgen sind nicht auf eine förmliche Enteignung zurückzuführen und daher nicht gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG entschädigungspflichtig. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit.</p> <p>Auch die Voraussetzungen anderer spezialgesetzlicher Zahlungsansprüche (etwa aus § 42 Abs. 2 BImSchG oder § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG) liegen nicht vor, da entweder die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten werden oder durch entsprechende aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen bereits ausreichend Vorsorge getroffen wird. Dies entspricht auch der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39.95 -, NuR 1997, Seite 86 ff).</p>
14.04-02	<p>14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung</p> <p>-02 Eine Enteignung der Flächen wird nicht hingenommen. Das überwiegend öffentliche Interesse, welche eine Enteignung begründen könnte, wird in Frage gestellt. Die enteignungsgleiche mittelbare Vorhabenswirkung ist unzumutbar.</p>	<p>Die Abwägung der Belange obliegt der Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabensträger liefert mit der Planfeststellungsunterlage alle notwendigen Gutachten und Pläne die eine Abwägung ermöglichen. Teil dieser Unterlagen ist der Erläuterungsbericht, der sich unter anderem mit der der Frage des öffentlichen Interesses und der Planrechtfertigung befasst. Die geringe Netzdichte des Planungsraums zwischen Lüneburg und Wolfsburg und die Belastung der vorhanden B4 und der damit verbundenen Ortsdurchfahrten machen eine überregionale und leistungsfähige Fernstraßenverbindung notwendig.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Der Bundestag hat die Gesamtnetzkonzeption, bestehend aus der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, der A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und der Querspange B 190n, mit der Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (5. FStrAbÄndG) am 04.10.2004 (in Kraft getreten am 16.10.2004) in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030, der mit der sechsten Gesetzesänderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, ist der 1. Abschnitt der A 39 als Neues Vorhaben – vordringlicher Bedarf ausgewiesen.</p> <p>Der Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39 verläuft überwiegend auf der Trasse der heutigen B4. Mit dieser Vorgehensweise wird der Eingriff in öffentliche Interessen bzw. Rechte Dritter auf das geringstmögliche Maß beschränkt. Es wurden aus verkehrstechnischer Sicht alle Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft um die Betroffenheiten soweit möglich zu reduzieren.</p> <p>Die Möglichkeit einer Enteignung, welche im § 19 Fernstraßengesetz geregelt ist, benötigt grundsätzlich einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Zudem müssen bereits belastbare Verhandlungen zwischen Eigentümer und dem Vorhabenträger ergebnisoffen stattgefunden haben.</p> <p>Da sich der Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39, Lüneburg - Wolfsburg im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet, kann mit dem Bau unmittelbar nach Planfeststellungsbeschluss begonnen werden. Somit ist gleichfalls die rechtliche Begründung gegeben, welche die Einleitung eines Besitzeinweisungsverfahrens bzw. Enteignungsverfahrens unter den zuvor genannten Randbedingungen erforderlich macht.</p>
14.04-03	14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung -03 Wegen der Nähe der Autobahn und die damit verbundene	Die Wertminderung eines in näherer oder weiterer Nachbarschaft zu dem geplanten Vorhaben liegenden Grundstückes – dessen Nutzung als solche vom Vorhaben gar nicht beeinträchtigt wird – die bloße Folge der Errichtung des planfestzustellenden Vorhabens ist, führt

Problem-NR	Problem	Antwort
	Gesundheitsgefährdung erfahren die Grundstücke und Häuser einen erheblichen Wertverlust.	nicht zu Entschädigungsansprüchen des Grundstückseigentümers. Vielmehr handelt es sich bei den vorgetragenen Wertminderungen allenfalls um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit des Grundstückes aufgrund der Lage des Grundstückes. Derartige Wertminderungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die nicht in der Nähe einer Bundesautobahn liegen. Derartige Folgen sind nicht auf eine förmliche Enteignung zurückzuführen und daher nicht gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG entschädigungspflichtig. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Auch die Voraussetzungen anderer spezialgesetzlicher Zahlungsansprüche (etwa aus § 42 Abs. 2 BImSchG oder § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG) liegen nicht vor, da entweder die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten werden oder durch entsprechende aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen bereits ausreichend Vorsorge getroffen wird. Dies entspricht auch der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39.95 -, NuR 1997, Seite 86 ff).
14.04-04	14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung -04 Laut Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 3. 24. 01/3.24.02 sollen aus dem Grundstück Gemarkung Lüneburg, Flur 40, Flurstück 19/39, für den Straßenbau 11 m ² erworben und ferner 32 m ² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Hierbei handelt es sich um ein Stiftungsgrundstück im Eigentum der Stiftung Hospital St. Nikolaihof. Gemäß §4 der Stiftungs- Satzung für das Hospital St. Nikolaihof in der aktuellen Fassung ist das Vermögen der Stiftung in seinem Bestand ungeschmälert zu erhalten. Für die Erwerbsflächen ist daher wertgleicher Ersatz zu leisten und für die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche ist eine Entschädigung für die eintretende Wertminderung zu leisten.	Für die Erwerbsflächen wird eine Verkehrswertentschädigung gezahlt. Die Entschädigungsfragen werden im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt. Für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen wird ebenfalls im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen mit dem jeweils Betroffenen eine individuelle Lösungsmöglichkeiten besprochen und evtl. Entschädigungen zur Wertminderung ermittelt.

Problem-NR	Problem	Antwort
14.04-05	<p>14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung</p> <p>-05 Die Wertminderung der Immobilien verletzt das Grundrecht auf Eigentum nach Art. 14 GG. Es handelt sich um einen enteignungsgleichen Eingriff.</p>	<p>Die Wertminderung eines in näherer oder weiterer Nachbarschaft zu dem geplanten Vorhaben liegenden Grundstückes – dessen Nutzung als solche vom Vorhaben gar nicht beeinträchtigt wird – die bloße Folge der Errichtung des planfestzustellenden Vorhabens ist, führt nicht zu Entschädigungsansprüchen des Grundstückseigentümers. Vielmehr handelt es sich bei den vorgetragenen Wertminderungen allenfalls um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit des Grundstückes aufgrund der Lage des Grundstückes. Derartige Wertminderungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die nicht in der Nähe einer Bundesautobahn liegen. Derartige Folgen sind nicht auf eine förmliche Enteignung zurückzuführen und daher nicht gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG entschädigungspflichtig. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Auch die Voraussetzungen anderer spezialgesetzlicher Zahlungsansprüche (etwa aus § 42 Abs. 2 BImSchG oder § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG) liegen nicht vor, da entweder die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten werden oder durch entsprechende aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen bereits ausreichend Vorsorge getroffen wird. Dies entspricht auch der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39.95 -, NuR 1997, Seite 86 ff).</p> <p>Die Möglichkeit einer Enteignung, welche im § 19 Fernstraßengesetz geregelt ist, benötigt grundsätzlich einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Zudem müssen bereits belastbare Verhandlungen zwischen Eigentümer und dem Vorhabensträger ergebnisoffen stattgefunden haben.</p> <p>Da sich der Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39, Lüneburg - Wolfsburg im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet, kann mit dem Bau unmittelbar nach Planfeststellungsbeschluss zu beginnen.</p> <p>Somit ist gleichfalls die rechtliche Begründung gegeben, welche die Einleitung eines Besitzeinweisungsverfahrens bzw.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Enteignungsverfahrens unter den zuvor genannten Randbedingungen erforderlich macht.
14.04-06	14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung -06 Für verbleibende und vorübergehende Beeinträchtigungen wird eine angemessene Entschädigung erwartet.	Entschädigungen werden nach dem geltenden Recht geleistet. Die Regelung der Entschädigungsansprüche erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einer privatrechtlichen Verhandlung. Der Einwender hat nur ein Recht auf Entschädigung, wenn ihm ein Rechtsgut (z.B. Entzug von Grund und Boden oder Überschreitung der gesetzlichen vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte) genommen wird.
14.04-07	14.4 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung -07 Es werden Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich des Lärms sowie der Luftschadstoffe befürchtet, weshalb ein Wertverlust auch aufgrund mangelhaft begründeten öffentlichen Interesses nicht hingegenommen wird.	Die Wertminderung eines in näherer oder weiterer Nachbarschaft zu dem geplanten Vorhaben liegenden Grundstückes – dessen Nutzung als solche vom Vorhaben gar nicht beeinträchtigt wird – die bloße Folge der Errichtung des planfestzustellenden Vorhabens ist, führt nicht zu Entschädigungsansprüchen des Grundstückseigentümers. Vielmehr handelt es sich bei den vorgetragenen Wertminderungen allenfalls um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit des Grundstückes aufgrund der Lage des Grundstückes. Derartige Wertminderungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die nicht in der Nähe einer Bundesautobahn liegen. Derartige Folgen sind nicht auf eine förmliche Enteignung zurückzuführen und daher nicht gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG entschädigungspflichtig. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Auch die Voraussetzungen anderer spezialgesetzlicher Zahlungsansprüche (etwa aus § 42 Abs. 2 BImSchG oder § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG) liegen nicht vor, da entweder die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten werden oder durch entsprechende aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen bereits ausreichend Vorsorge getroffen wird. Dies entspricht auch der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39.95 -, NuR 1997, Seite 86 ff).

Problem-NR	Problem	Antwort
14.05	14.5 Beweissicherung	
14.05-01	14.5 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Beweissicherung -01 Für die Straßenzüge im Wohngebiet Moorfeld wird gefordert ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen um entstehende Schäden an Bauwerken (Gebäuden) nachweisen/dokumentieren zu können.	<p>Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß.</p> <p>Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßigem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen.</p> <p>Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
14.05-02	14.5 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Beweissicherung -02 Es wird gefordert für die Gebäude im Fuchsweg ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen um entstehende Schäden an Bauwerken (Gebäuden) nachweisen/dokumentieren zu können.	<p>Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß.</p> <p>Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen.</p> <p>Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
14.06	14.6 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wohnumfeld	
14.06-01	14.6 Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen) - Wohnumfeld -01 Es wird eine Betroffenheit in einem der Folgeabschnitten geltend gemacht. Der Einwender ist durch die geplante Trasse betroffen und befürchtet den Verlust seiner heutigen Lebensqualität mit gesunder Luft und intakter Natur.	Die Betroffenheit des Einwenders bezieht sich auf einen Folgeabschnitt der A39 und ist daher nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Untersuchungen zu Luftschadstoffen ergeben direkt im Trassenbereich keine Grenzwertüberschreitung, daher ist davon auszugehen, dass auch an dem Grundstück des Einwenders keine Überschreitung vorliegt. Um die Natur intakt zu halten, wird ein umfangreiches Maßnahmenkonzept aufgestellt, welches die Eingriffe durch die Autobahn ausgleicht bzw. kompensiert.
15	15. Belange der Landwirtschaft	
15.01	15.1 Belange der Landwirtschaft - Flächeninanspruchnahmen	
15.01-02	15.1 Belange der Landwirtschaft - Flächeninanspruchnahmen -02 Durch den Bau der A39 kommt es zur Verknappung des Bodens. Dadurch wird eine Erhöhung der Boden- und Pachtpreise befürchtet. Es entstehen somit Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Produktionsstandorte und damit einhergehend sei die Existenz der Landwirte gefährdet. Die Betroffenheiten sind durch die zuständigen Fachbehörden zu überprüfen.	Aufgrund der überwiegend innerstädtischen Lage und der äußerst geringen Anzahl (n=1) der durch die Trasse des Abschnitt 1 der A39 betroffenen Landwirte, sind die Daten nicht Bestandteil der Unterlage. Die landwirtschaftliche Betroffenheit wurde im Rahmen einer Agrarstrukturellen Analyse für jeden Bauabschnitt der A39, durch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, aufgenommen. Auf Grundlage der Betroffenheitsanalysen erfolgt dann ggfs. eine Prüfung auf Existenzgefährdung durch den Eingriff des Straßenbauvorhabens durch einen öffentlich bestellten und vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen. Bei Bedarf werden dann existenzsichernde Maßnahmen unternommen. Der Untersuchungsraum der Agrarstrukturellen Analysen hat eine Ausdehnung von ca. 10.230 ha und untersuchte 250 bis 300

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>landwirtschaftliche Betriebe. Insgesamt wirtschaften in Niedersachsen laut Landwirtschaftszählung 2016 ca. 37.800 Betriebe. Somit sind 0,8 % der Betriebe durch die Baumaßnahme potentiell mehr oder weniger stark betroffen. Um die individuell starke Betroffenheit des Einzelnen zu mindern und auf viele Schultern zu verteilen, werden entlang der Trasse Flurbereinigungsverfahren gem. § 87 ff. FlurbG eingeleitet.</p> <p>Durch das Vorhaben werden in den Bauabschnitten 1 bis 7 insgesamt ca. 1.140 ha für die Trasse inklusive Baustreifen sowie ca. 1.500 ha für Kompensationsmaßnahmen benötigt. Versiegelt werden ca. 844 ha. Pauschal wird mit der Annahme gearbeitet, dass im Mittel 75 % der Fläche landwirtschaftlich genutzt werden. Das entspricht in etwa 1980 ha. Bezogen auf die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche in Niedersachsen, ca. 2.600.000 ha, sind das ca. 0,08 %.</p> <p>Das Unternehmen A39 trägt also lediglich zu einem geringen Anteil zur Verknappung des Bodens bei. Bei Pachtpreissteigerungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben handelt es sich um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit von Grundstücken aufgrund der Lage des Grundstücks. Derartige Wertsteigerungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet. Traditionell bemisst sich der Pachtpreis nach der Bodengüte: Je mehr Ertrag zu erwarten ist, desto höher der Pachtpreis. Eine Überlagerung dieser Struktur durch Flächenkonkurrenz begründet sich auch durch die Agrarstruktur vor Ort selbst. In Veredelungsgebieten oder Gebieten mit Biogaserzeugung, wo eine erhöhte Konkurrenz um Flächen, aufgrund gestiegener umweltrechtlicher Anforderungen, besteht, stieg der Pachtzins in den vergangenen Jahren enorm an.</p>
15.01-03	<p>15.1 Belange der Landwirtschaft - Flächeninanspruchnahmen -03 Es wird gefordert, dass der Sloh-Hof bei Edendorf weiterhin als landwirtschaftlicher Betrieb geführt werden kann und die Hofstelle als Wohnsitz unter lebenswerten Bedingungen dienen kann.</p>	<p>Der Sloh-Hof liegt in der Gemeinde Bienenbüttel und ist daher Teil des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt 2.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens im Abschnitt 2 werden Existenzgefährdungsgutachten erstellt und bei Bedarf Maßnahmen eingeleitet die Existenz zu sichern. Inwiefern der Betrieb Sloh-Hof</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		betroffen ist und welche Konsequenzen daraus ggf. hervorgehen, wird im Rahmen des Verfahrens im Abschnitt 2 geklärt werden müssen.
15.01-04	15.1 Belange der Landwirtschaft - Flächeninanspruchnahmen -04 Betrifft die Planung des Abschnitt 2 der A39: Die geplante PWC-Anlage Hohnstorf/Solchstorf befindet sich auf landwirtschaftlich genutzten Flächen. Diese Flächen sind für die Betriebe wichtig. Sie dienen nicht nur dem Anbau von Feldfrüchten, sondern auch als spezialisierte Vermehrungsflächen in Einzellage und sind daher von besonderer Bedeutung. Um die Betroffenheit der Betriebe, welche ja zusätzlich auch von der eigentlichen Trasse sowie dem schlechter nutzbaren Bereich zwischen ESK und Trasse der A39 beeinträchtigt werden, zu mindern, sollte der Standort der PWC-Anlage geändert werden.	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. Grundlage für die Standortauswahl der PWC-Anlage ist ein abschnittsübergreifendes Rastanlagenkonzept der A39 von Lüneburg bis Wolfsburg. Im Rahmen dieses Konzeptes sind diverse Variantenvergleiche durchgeführt und die Trasse auf geeignete Standorte untersucht worden. Der Faktor „Landwirtschaft“ (Flächenverfügbarkeit) wurde mit den anderen Faktoren wie Vernetzung, Umwelt, Trassierung etc. abgewogen und führte letztendlich zu den derzeit geplanten Standorten.
15.01-05	15.1 Belange der Landwirtschaft - Flächeninanspruchnahmen -05 Der Einwender (Schreiben 884) wird durch die Planungen der Stadt Lüneburg belastet: Anhängig ist derzeit (auch) das Verfahren des Bebauungsplans B134 zusammen mit der 60. Änderung des Flächennutzungsplanes, und zwar seit dem 21. August 2007 (Aufstellungsbeschluss). Die Planfeststellungsunterlagen (jedenfalls der Erläuterungsbericht) sprechen diese Planung nicht an, was als eigener Verfahrensfehler gerügt wird. Immerhin ist die Bebauungsplanung gegenüber der Planfeststellung zeitlich vorgängig.	Die Einwendung spricht den Bebauungsplan Nr. 134 „Gewerbegebiet Landwehr“ auf Grundlage des 60. Änderungsverfahrens des Flächennutzungsplans an. Gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 20.08.2007 als erster Verfahrensschritt der Aufstellungsbeschluss in einer Sitzung des Ausschusses für Bauen und Stadtentwicklung gefasst. Ferner kann über die Art und Weise der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB beschlossen werden. Zeitnah mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Unterrichtung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vorgesehen. Das ist vors. nicht passiert. Nach Aussage der <i>Hansestadt Lüneburg – Bereich 61 Stadtplanung</i> wurde die Planung des Gewerbegebietes nach dem Aufstellungsbeschluss im Jahre 2007 nicht weiter verfolgt. Es wurden also keine weiteren Verfahrensschritte eingeleitet, somit existieren auch keine konkreten Planungen. Eine zeitliche Vorgängigkeit kann aufgrund der fehlenden Beteiligungsverfahren hier nicht gesehen werden.

Problem-NR	Problem	Antwort
15.02	15.2 Belange der Landwirtschaft - Nutzungsbeeinträchtigungen	
15.02.01	15.2.1 Belange der Landwirtschaft - Nutzungsbeeinträchtigungen - Wegenetz	
15.02.02	15.2.2 Belange der Landwirtschaft - Nutzungsbeeinträchtigungen -Umwege	
15.02-01	15.2 Belange der Landwirtschaft - Nutzungsbeeinträchtigungen -01 Durch die Zerstückelung der Flächen und Umstrukturierung ergeben sich Verschlechterungen für die Landwirte. Die Erreichbarkeit der Flächen wird erschwert.	<p>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>Der Vorhabenträger hat zunächst die Verpflichtung, dass sämtliche vorhandene Flurstücke nach dem Bau der A39 erschlossen sind. Das durch die geplante A39 zum Teil unterbrochene Bestandswegenetz wird durch neu geplante Ersatzwege wiederhergestellt.</p> <p>Weitergehende Maßnahmen sind einer Unternehmensflurbereinigung nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) vorbehalten und nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Im Abschnitt 2 sind entsprechende Verfahren in Hohnstorf, Altenmedingen und Römstedt eingeleitet.</p> <p>Das Wirtschaftswegenetz wird soweit möglich aufrechterhalten. In Zusammenarbeit mit dem Amt für regionale Landentwicklung wird bereits mit Bau der A 39 die Erreichbarkeit aller Flächen gewährleistet. In Einzelfällen kann es vorkommen, dass hierbei längere Wegstrecken entstehen. Sofern sich dadurch Erschwernisse in der Bewirtschaftung ergeben sollten, werden diese im Einzelfall geprüft.</p>
15.03	15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung	
15.03-01	15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -01 Durch die Parallellage der A 39 und dem ESK wird die Beregnung der Ackerflächen gefährdet. Das vorhandene Leitungsnetz wird unzählige Male durchtrennt und die Beregnung somit außer Kraft gesetzt. Durch die Parallellage werden außerdem neue und teure	<p>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>Die Wiederherstellung des Beregnungsnetzes wird in</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	Beregnungssysteme notwendig.	<p>Zusammenarbeit mit dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände in Uelzen in Abstimmung mit den betroffenen Beregnungsverbänden und Einzelregnern erarbeitet und umgesetzt. Grundsätzlich werden durch den Bau der Autobahn in Anspruch genommene, unterbrochene oder in ihrer Wirkung beeinträchtigte Beregnungsleitungen oder –netze im notwendigen Umfang gesichert, angepasst oder funktionsfähig wiederhergestellt, so dass mit Beginn der Bauzeit und mit Inbetriebnahme der Autobahn funktionsfähige Anlagen zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Ausplanung im Detail ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Sollten sich hierbei im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens (sofern die Flächen in einem Verfahrensgebiet verortet sind) bessere Möglichkeiten zur Wiederherstellung und Anpassung abzeichnen, so sind diese zu berücksichtigen und mit einzuarbeiten.</p>
15.03-02	15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -02 Es werden Beregnungsbrunnen vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen. Durch das Ausfallrisiko wird der Wert der betroffenen Flächen deutlich gemindert.	<p>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>Beregnungs- und Tränkungsbrunnen im Trassenbereich werden zurückgebaut und durch entsprechenden Neubau von Brunnen ersetzt.</p> <p>Das Ausfallrisiko wird somit minimiert.</p> <p>Einschränkungen, z. B. während der Bauphase, können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Sofern sich hierdurch Erschwernisse in der Bewirtschaftung ergeben sollten, werden diese im Einzelfall geprüft.</p>
15.03-03	15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -03 Die Funktion der vorhandenen Beregnungsanlagen muss auch während der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme (Bauzeit) dauerhaft gewährleistet sein.	<p>Die Wiederherstellung des Beregnungsnetzes des Beregnungsverbandes Wendisch Evern wird in Zusammenarbeit mit dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände in Uelzen in Abstimmung mit den betroffenen Beregnungsverbänden und Einzelregnern erarbeitet und umgesetzt.</p> <p>Grundsätzlich werden durch den Bau der Autobahn in Anspruch genommene, unterbrochene oder in ihrer Wirkung beeinträchtigte Beregnungsleitungen oder –netze im notwendigen Umfang gesichert,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>angepasst oder funktionsfähig wiederhergestellt, so dass mit Beginn der Bauzeit und mit Inbetriebnahme der Autobahn funktionsfähige Anlagen zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Ausplanung im Detail ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Sollten sich hierbei im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens (sofern die Flächen in einem Verfahrensgebiet verortet sind) bessere Möglichkeiten zur Wiederherstellung und Anpassung abzeichnen, so sind diese zu berücksichtigen und mit einzuarbeiten.</p> <p>Einschränkungen, z. B. während der Bauphase, können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Sofern sich hierdurch Erschwernisse in der Bewirtschaftung ergeben sollten, werden diese im Einzelfall geprüft.</p>
15.03-03.1	15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -03.1 Die Beregnung und Drainagen muss neu gestaltet werden, weil die Ackerstücke in viele Trapeze und Dreiecke zerstückelt werden und die Zufahrten und Umwege grösser werden.	<p>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>In den Planunterlagen werden die zum Zeitpunkt bekannten Brunnen und Einrichtungen zur Be- und Entwässerung berücksichtigt. Darin enthalten sind auch Maßnahmen zur Sicherstellung der Funktionalität der Anlagen während der Bauphase.</p> <p>Die Ausplanung im Detail ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Sollten sich hierbei im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens (sofern die Flächen in einem Verfahrensgebiet verortet sind) bessere Möglichkeiten zur Wiederherstellung und Anpassung abzeichnen, so sind diese zu berücksichtigen und mit einzuarbeiten. Einschränkungen, z. B. während der Bauphase, können jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sofern sich hierdurch Erschwernisse bei der Bewirtschaftung ergeben sollten, werden diese im Einzelfall geprüft.</p> <p>Für ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG gelten grundsätzlich auch alle Vorschriften einer Regelflurbereinigung. Die für die Abfindung eines Teilnehmers maßgeblichen Planungsgrundsätze des Flurbereinigungsgesetzes,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>insbesondere das Kriterium einer wertgleichen Landabfindung werden insoweit nur eingeschränkt, als für nicht behebbare unternehmensbedingte Nachteile eine Geldabfindung zu leisten ist. Um die Qualität aller im Flurbereinigungsgebiet liegenden Flächen festzustellen, wird im Rahmen der Flurbereinigung ein Wertermittlungsverfahren unter Mithilfe von landwirtschaftlichen Sachverständigen durchgeführt. Die Nachweise über die Ergebnisse werden den Beteiligten zur Einsichtnahme und Erläuterung ausgelegt. Die Ergebnisse der Wertermittlung bilden die Grundlage für den späteren Flächentausch.</p> <p>Entschädigungen für die Wertminderung von kurzen, keiligen und unregelmäßig geformten Flächen, im Rahmen der Flurbereinigung neu zugeteilten Flächen sowie Umwegen sind nicht Bestandteile des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung der Wertminderung ist dem Grunde und der Höhe nach im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens zu entscheiden.</p>
15.03-04	<p>15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -04 Die wassertechnischen Belange der der Autobahn benachbarten Grundstücke werden nicht berücksichtigt. Die in unmittelbarer Nähe zur geplanten Trasse befindlichen Beregnungsbrunnen werden überbaut. Es wird zu Lasten der Vorhabensträgerin vollständiger Ersatz der Anlagen und die Aufnahme einer entsprechenden Regelung im Planfeststellungsbeschluss gefordert.</p> <p>Bereits während des Planfeststellungsverfahrens ist die Erfordernis eines Neubaus des bzw. beider Brunnen zu klären. Falls dies nicht rechtzeitig möglich ist, wird die Festsetzung einer Entschädigung für den Fall verlangt, dass ein Neubau eines oder beider Brunnen erforderlich wird.</p> <p>Der Einwander weist darauf hin, dass nicht zuletzt wegen der vorhandenen Bodenverhältnisse im Bereich der Rampen durch die Bauarbeiten selbst als auch durch das Gewicht der künftigen Rampen Beschädigungen der Beregnungsleitungen eintreten werden.</p>	<p>In den Planunterlagen werden die zum Zeitpunkt bekannten Brunnen und Einrichtungen zur Be- und Entwässerung berücksichtigt. Darin enthalten sind auch Maßnahmen zur Sicherstellung der Funktionalität der Anlagen während der Bauphase.</p> <p>Die Ausplanung im Detail ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Sollten sich hierbei im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens (sofern die Flächen in einem Verfahrensgebiet verortet sind) bessere Möglichkeiten zur Wiederherstellung und Anpassung abzeichnen, so sind diese zu berücksichtigen und mit einzuarbeiten. Einschränkungen, z. B. während der Bauphase, können jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sofern sich hierdurch Erschwernisse bei der Bewirtschaftung ergeben sollten, werden diese im Einzelfall geprüft.</p> <p>Entschädigungen für eventuelle Schäden an vorhandenen Leitungen sowie dem Erfordernis möglicher Brunnenumlegungen oder damit einhergehende Bewirtschaftungserschwernisse, Erwerbsverluste und Aufwandsentschädigungen sind nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung der Wertminderung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p> <p>Die Erfassung und planerische Berücksichtigung der Beregnungsleitungen wird durch einen Mitarbeiter des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen erfolgen.</p>
15.03-05	<p>15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -05 Der Einwender verweist darauf, dass es aufgrund der örtlichen Gegebenheiten erforderlich ist, das Wasser aus dem Beregnungsbrunnen mit einem Druck von etwa 10 atü (11Bar) zu befördern, um eine entsprechende Breite des Beregnungswasserstrahls zu erreichen. Zur Beregnung werden 50 m³ Wasser pro Stunde gefördert; die Arbeitsbreite der Anlage beträgt 80 m.</p> <p>Der Einwender verweist auf das Risiko, das Beregnungswasser in den Fahrbahnbereich gelangt und erachtet hierzu eine Regelung im Planfeststellungsbeschluss für erforderlich. Soweit die Beregnungsanlage zeitweise abzuschalten wäre, wird die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach verlangt. Auch der ggf. erhöhte Arbeitsaufwand für die Einstellung der Großregler ist entschädigungspflichtig.</p>	<p>Die Netzhydraulik wird im Zuge der Erfassung und planerischen Berücksichtigung der Beregnungsleitungen durch einen Mitarbeiter des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen erfasst und berücksichtigt.</p> <p>In den Planunterlagen werden die zum Zeitpunkt bekannten Brunnen und Einrichtungen zur Be- und Entwässerung berücksichtigt. Die Ausplanung im Detail ist der Ausführungsplanung vorbehalten.</p> <p>Sollten sich hierbei im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens (sofern die Flächen in einem Verfahrensgebiet verortet sind) bessere Möglichkeiten zur Wiederherstellung und Anpassung abzeichnen, so sind diese zu berücksichtigen und mit einzuarbeiten.</p> <p>Beregnungswasser darf nicht in den Fahrbahnbereich gelangen. Für den Ertragsausfall in Bereichen, die nicht zu bewässern sind, wird es für den Zeitraum bis hin zu einer betrieblichen Anpassung Entschädigungsregelungen geben. Diese sind jedoch nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung der Wertminderung ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
15.03-06	<p>15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -06 Der Einwender (884) bemängelt die fehlende Darstellung der nördlichen Beregnungsanlage in den Planunterlagen 8 und 18. Seine entsprechenden Hinweise im Planfeststellungsverfahren zur A 250 seien nicht berücksichtigt worden. Deshalb haben sich die Bodenverhältnisse nach dem Bau der Rampe nachteilig verändert, sodass der</p>	<p>Die Netzhydraulik wird im Zuge der Erfassung und planerischen Berücksichtigung der Beregnungsleitungen durch einen Mitarbeiter des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen erfasst und berücksichtigt.</p> <p>In den Planunterlagen werden die zum Zeitpunkt bekannten Brunnen und Einrichtungen zur Be- und Entwässerung berücksichtigt. Die Ausplanung im Detail ist der Ausführungsplanung vorbehalten.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Energieaufwand zur Erreichung des nötigen Betriebsdrucks um gut 1/3 gestiegen ist. Daher beantragt er eine umfassende Beweissicherung aller relevanten Tatbestände (Feststellung Vorher/Nachher) unter seiner vollen informatorischen Beteiligung. Weiterhin wird die Festsetzung einer Entschädigung im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach gefordert für alle Schäden (einschließlich eines Kostenersatzes für etwaig erforderliche Umbauten der Anlagen). Der Vorhabensträger ist somit zu verpflichten, eine entsprechende Entschädigung auf der Grundlage der vorgenannten Beweissicherung zu zahlen, wobei die Höhe der Entschädigung im Planfeststellungsbeschluss vorbehalten bleiben kann.</p>	<p>Sollten sich hierbei im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens (sofern die Flächen in einem Verfahrensgebiet verortet sind) bessere Möglichkeiten zur Wiederherstellung und Anpassung abzeichnen, so sind diese zu berücksichtigen und mit einzuarbeiten. Beregnungswasser darf nicht in den Fahrbahnbereich gelangen. Für den Ertragsausfall in Bereichen, die nicht zu bewässern sind, wird es für den Zeitraum bis hin zu einer betrieblichen Anpassung Entschädigungsregelungen geben. Diese sind jedoch nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung der Wertminderung ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
15.03-07	<p>15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -07 Die Planung berücksichtigt nicht, dass die eigentlichen oberirdischen Anlagenteile (Rohre) der Beregnungsanlagen gelegentlich umgelegt bzw. jahreszeitlich bedingt abgebaut werden (müssen). In diesem Falle sind die Leitungen (etwa 6m lange Rohrteile, aus denen die endgültigen Beregnungsrohre letztlich zusammen gesetzt werden) über die Hamburger Straße im Rampenbereich zu tragen. Dies war in früheren Jahren noch möglich, wird aber mit zunehmendem Verkehr in hohem Maße selbst- und fremdgefährdend. Es handelt sich um ein gravierendes Bewirtschaftungserschernis, das sich letztlich als "unvorhergesehene Auswirkung" (§ 75 Abs 2 Satz2ff VwVfG) der bisherigen Planung darstellt und bisher nicht entschädigt worden ist.</p>	<p>Sofern Beeinträchtigungen der Beregnungsleitungen durch die Inanspruchnahme von Grund und Boden einhergehen, sind diese wieder funktionsfähig herzustellen. Entstehen hierbei Mehraufwendungen, sind diese bei Vorliegen einer entschädigungsfähigen Rechtsposition zu entschädigen. Das Übertragen von Rohrleitungen über eine öffentliche Straße stellt, unerheblich der bisherigen Verkehrsbelastung, einen Eingriff in den Straßenverkehr dar und dürfte bereits vor Umsetzung des Straßenbauvorhabens ohne Sicherung, Sperrung der Straße nicht zulässig gewesen sein. Eine betriebliche Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten hätte bereits stattfinden können. Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen Vorhabenträgerin und Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
15.03-08	<p>15.3 Belange der Landwirtschaft - Drainagen und Beregnung -08 Eine teilweise Minderung des unter Ziffer 1.8.3. des Schreibens (884) beschriebenen Bewirtschaftungserschernisses kann erreicht werden, wenn</p>	<p>Mehraufwendungen sind bei Vorliegen einer entschädigungsfähigen Rechtsposition zu entschädigen. Entschädigungen für die Restflächen aufgrund von Mehrwegen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>eine "Steighilfe" über die Rampe gebaut würde, was der Einwender beantragt. Der Einwender beantragt ergänzend und jedenfalls für den Fall, dass die Vorhabenträgerin sich weigert, die vorgenannte Steighilfe zu bauen und die Planfeststellungsbehörde sich weigert, eine derartige Maßnahme vorzuschreiben, dass im Planfeststellungsbeschluss eine Entschädigungspflicht dem Grunde nach für diesen Punkt festgesetzt wird, die einem (wirtschaftlichen) Ausgleich der Bewirtschaftungserschwerisse auf Dauer (aber nicht abkapitalisiert auf 30 Jahre) entspricht</p>	<p>Erstattung der Wertminderung ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
15.04	15.4 Belange der Landwirtschaft - Böden (insb. Bodenschutzklausel)	
15.04-01	<p>15.4 Belange der Landwirtschaft - Böden (insb. Bodenschutzklausel) -01 Die Autobahn führt nicht nur zu einem hohen Flächenverbrauch, sondern beeinträchtigt zusätzlich die Böden mit Schadstoffimmissionen. Dies führt wiederum zu einer Beeinträchtigung der Produktion.</p>	<p>Der Flächenverbrauch wird u.a. auch durch die gewählte Ausbauvariante auf ein Minimum reduziert. Besonders boden- und ökosystemschädigende Problemstoffe wie insbesondere Blei werden mittlerweile kaum noch emittiert. Als Problemstoffe für den Boden und das Gesamtsystem verbleiben allerdings noch Zink, Kupfer, Cadmium und Tausalze. Der wesentliche Teil der Schadstoffeinträge beschränkt sich jedoch auf den Spritzwasserbereich bis 10 m, der überwiegend durch Damm- und Einschnittböschungen abgedeckt wird. Eine erhebliche Beeinträchtigung der frühestens daran anschließenden Produktionsflächen und der damit einhergehenden Produktion ist daher nicht zu erwarten.</p> <p>Das anfallende Straßenwasser wird im Bereich der AS L216 auf der Südseite in den bestehenden Randgraben der A39 eingeleitet. Auf der Nordseite erfolgt die Einleitung in die Versickerungsfläche 1 im Anschlussohr. Bei der Versickerung der Straßenabflüsse über Bankette und Böschungen in das Grundwasser erfolgt eine Reinigung durch die Bodenschichten, welche der Reinigungswirkung von Retentionsbodenfiltern gleichzusetzen ist. Die daraus resultierenden Konzentrationen im Sickerwasser vor dem Zutritt in das Grundwasser liegen unterhalb der Schwellenwerte für die straßentypischen Parameter nach Grundwasserverordnung.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Im weiteren Verlauf der A39 wird das Wasser gefasst und über Gräben, Mulden und Rohrleitungen den Oberflächenwasserkörper (Ilmenau) zugeführt. Durch die vorgesehene Regenwasserbehandlung erfolgt hier ein Stoffrückhalt und schädliche Auswirkungen durch die Einleitungen in einem großen Umfang werden vermieden.</p>
15.05	15.5 Belange der Landwirtschaft -Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen	
15.05-01	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen -01 Es wird ein umfassendes Risikomanagement bzgl. der persönlichen Belange des Einwenders beantragt.</p>	<p>Dem Einwender wurde das Angebot unterbreitet, ein Existenzgefährdungsgutachten durchzuführen und die betriebliche Situation zu betrachten. Der Einwender hat dieses Angebot abgelehnt, daher erfolgt keine weiterführenden Untersuchungen.</p>
15.05-02	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen -02 Durch die Flächeninanspruchnahmen für die A39 würden die Landwirte auch zum Teil ihre Zahlungsansprüche aus dem Greening verlieren, da Sie die Hecken und Saumstrukturen nicht mehr in ihrem Eigentum besitzen. Dies sei ein erheblicher wirtschaftlicher Verlust in den Betrieben.</p>	<p>Betriebsinhaber, die an der Basisprämienregelung teilnehmen, müssen auf allen ihren beihilfefähigen Flächen bestimmte dem Klima- und Umweltschutz förderliche Landbewirtschaftungsmethoden, das sogenannte "Greening", einhalten. Dies gilt für alle bewirtschafteten Flächen eines Betriebes, unabhängig davon, ob mit diesen Flächen Zahlungsansprüche aktiviert werden oder keine Zahlungsansprüche aktiviert werden. Die Greeningprämie ist immer an die Basisprämie gekoppelt. Sie wird nicht unabhängig von der Basisprämie gezahlt, auch wenn der Betrieb aus unterschiedlichen Gründen vom Greening befreit ist. Vielmehr sind Landwirte ab einer bestimmten Betriebsgröße zur Umsetzung der Greeningauflagen verpflichtet (s. dazu DirektZahlDurchfV). Die Auflagen betreffen den Erhalt von Dauergrünland, die Bereitstellung von Ökologischen Vorrangflächen sowie die Anbaudiversifizierung. Die Einhaltung dieser Auflagen ist an die Auszahlung der Agrarsubventionen geknüpft, bzw. kann bei Verstoß sanktioniert werden.</p> <p>Die Greeningverpflichtungen lassen sich, neben dem Erhalt und der Pflege vorhandener Landschaftselemente, durch eine Vielzahl von weiteren Ökosystemdienstleistungen erfüllen.</p> <p>Das Argument des erheblichen wirtschaftlichen Verlustes entspricht somit nicht der Tatsache.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
15.05-03	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen -03 Der Einwender (Schreiben 884) wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Flächen im Bereich der umzubauenden Anschlussstelle K46/L216 in der Umgebung des Bau-km 1+000 sowohl nördlich als auch südlich der geplanten Autobahntrasse. Er hält den Eingriff für rechtlich unzulässig. Die gesamte Erweiterung der Anschlussstelle geht flächenmäßig zu Lasten des Einwenders, hierzu wird unter Ziffer 1.2.5 der Einwendung die Betroffenheit tabellarisch zusammengefasst. Dem Einwender sollen vorhabenbedingt (ggfs im Wege der Enteignung) fast 2,3 ha auf Dauer und fast 2 ha vorübergehend entzogen werden. Durch frühere Planverfahren hat der Betrieb des Einwenders vielfach seinen "hofnahen Flächenzuschlag" verloren.</p>	<p>Die Anschlussstelle K 46/L216 an die Ortsumgehung Lüneburg wurde Anfang der 90er Jahre regelkonform geplant und gebaut. Die verwendeten Planungsgrundlagen wie beispielsweise Entwurfsrichtlinien oder Verkehrszahlen haben sich in den vergangenen 20 Jahren weiterentwickelt. Die Autobahnneubaumaßnahme A 39, Lüneburg - Wolfsburg wird ebenfalls gem. den nun aktuell geltenden Richtlinien geplant.</p> <p>Eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wird durch eine weiterführende Variantenuntersuchung der Anschlussstelle überprüft.</p>
15.05-04	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen -04 Der Flächenentzug dient der (nach Auffassung des Einwenders (Schreiben 884) nicht erforderlichen) Erweiterung der Anschlussstelle und somit insbesondere nicht dem Wohl der Allgemeinheit. Da eine Enteignung aber nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist, Artikel 14 Abs 3 Satz Grundgesetz, verstößt die Planung gegen die Anforderung der genannten Vorschrift des Grundgesetzes. Eine Planung, die objektiv rechtswidrig ist, kann nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienen ("Gerichtlicher Vollüberprüfungsanschluss des im Grundeigentum Betroffenen").</p>	<p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Ein Ausbau der Anschlussstelle L216 ist insoweit erforderlich, dass durch die Entwicklung des modifizierten Querschnitts der A39 einen Eingriff in den Seitenbereich der Autobahn notwendig macht. Hierfür ist die Anschlussstelle einschließlich des Kreuzungsbauwerks neu herzustellen bzw. anzupassen. Die Unterlage 21.1 der Planfeststellungsunterlage untersucht unter anderem die Notwendigkeit und Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen. Hierbei ist aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung ein Verzicht der Anschlussstelle nicht gegeben. Die Geometrie der Anschlussstelle wird maßgeblich durch die Querschnittsgestaltung der A 39 sowie der L216 bestimmt. Die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>ausreichende Leistungsfähigkeit wird nur mit dem RQ 31 mit Modifizierung der A39 und einem 4-Streifigen Ausbau der L216 im Bereich des Überführungsbauwerks erreicht (Anhang 5 und Anhang 5a). Der Knotenpunktabstand der Rampenfußpunkte auf der untergeordneten L 216 ist aufgrund der sehr schiefwinklig unterführten L 216 (Kreuzungswinkel 49,57 gon) nicht zu reduzieren. Der westliche Teilknotenpunkt (TK 2) lässt sich nicht näher an das Bauwerk schieben, da sonst die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer auf den Rampen zu den aus Norden kommenden Fahrzeugen der L 216 nicht mehr gewährleistet werden kann (Sichtstrahl geht derzeit knapp an Kappe mit Schutzeinrichtung vorbei).</p> <p>Der östliche Teilknoten (TK 1) lässt sich ebenfalls nicht näher an das Bauwerk rücken. Ursächlich hierfür ist die notwendige Aufweitung des Querschnitts der L 216 (von Süden kommend) in Annäherung an den Knotenpunkt zur Anlage eines Linksabbiegefahrstreifens in der gegenüberliegenden Fahrtrichtung. Das Maß für die Verbreiterung beträgt $i = 3,25$ m. Aus der Berechnung zur Fahrbahnverbreiterung (vgl. RAS06, Kapitel 6.1.4.3, S.77) ergibt sich eine Verziehungslänge von gerundet 75 m. Diese kann erst hinter dem nördlichen Widerlager beginnen, da sonst aufwendig herzustellen und damit kostenintensive Verziehungen im Bauwerksbereich notwendig wären. Damit ergibt sich zudem ein Abstand von 205 m zwischen den Teilknotenpunkten. Damit kann auch der Grenzwert in Anlehnung an die RAS-K1 für den Abstand zwischen den Knotenpunkten (= 205 m) eingehalten werden.</p> <p>Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Trassierung der Schleifenrampen mit reduzierten Entwurfsparametern. Hierbei sind folgende Parameter für die indirekt angeschlossenen Rampen des Knotenpunktes (Einfahrrampen) mindestens zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rampengeschwindigkeit 40 km/h (Rampengruppe II – indirekte Rampenführung). - kleinstmögliche Scheitelradius $R_{min} = 50$ m. <p>Folgende Randbedingungen sind zusätzlich abwägend zu berücksichtigen:</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu vermeiden, dass der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert wird, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten ist. - Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit, durch Erstellung der Schleifenrampen in Parallellage zum Bestand
15.05-05	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen -05 Der Einwender (Schreiben 884) wird seit Jahrzehnten und fast ununterbrochen mit Autobahnplanungen bezüglich der Anschlussstelle im Bereich seiner Ländereien behelligt. Tatsächlich besteht die Anschlussstelle im Bereich seines Grundstücks, die im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens erweitert werden soll, bereits seit vielen Jahren.</p> <p>Die jetzt als A39 geplante Autobahn war bis zu ihrer Umbenennung im Jahre 2010 die Autobahn A250 ("Maschen-Autobahn"). Dies ist auch auf der Markierung im Bereich der Anschlussstelle auf dem Übersichtslageplan 1 erkennbar. Dieser Bereich der A250 ist im Jahre 1995 für den Verkehr freigegeben worden. (ZB: Wikipedia-Artikel "Bundesautobahn 250", Abruf 21 Oktober 2017)</p> <p>Effektiv musste sich schon der Vater des Einwender mit der Planung befassen; der Einwender ist praktisch während seiner gesamten beruflichen Laufbahn mit der Planung belastet worden, insbesondere durch Vorarbeiten, Veränderungssperren und Baumaßnahmen und ganz allgemein durch Beteiligungsobliegenheiten.</p> <p>Erschwert wird dies dadurch, dass die Beratung durch die zuständigen Stellen regelmäßig nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprach, mit der Folge, dass der Einwender sich vielfach "ausgetrickst" fühlte, da sich dann bspw oft erst im Nachhinein herausstellte, was "hätte vorgetragen werden müssen".</p>	<p>Rechtskräftige Ergebnisse und Festlegungen aus früheren Planungsverfahren werden als Grundlage der gegenständlichen Planung berücksichtigt.</p>
15.05-06	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen</p>	<p>Mehraufwendungen sind bei Vorliegen einer entschädigungsfähigen Rechtsposition zu entschädigen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>-06 Der Einwender (Schreiben 884) wird daneben auch durch eine Grundstücksteilung durch die Bahnlinie beeinträchtigt: Schließlich waren in früheren Jahren vom Betrieb bereits etwa 4.200 m² Land wegen einer Erweiterung der Eisenbahnanlagen - Tunnelbau (das Betriebsgelände wird nicht nur von der Autobahn, sondern auch von einer Eisenbahnlinie gequert, siehe Lagepläne) abzugeben. Hierbei wurde dem Einwender eine in seine Felder ragende Bucht hinein gelegt, was unnötig war und zu einer unnötigen Bewirtschaftungserschwerung auf seinen Flächen führte, da nunmehr lange Feldwege zur Bewirtschaftung zu befahren waren. Hinzu kommen aufwendige Beleuchtungserfordernisse für die Fahrzeuge, sobald öffentliche Verkehrswege beansprucht werden.</p>	<p>Entschädigungen für die Restflächen aufgrund von Mehrwegen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung der Wertminderung ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p> <p>Die Ausstattung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit ausreichender Beleuchtung gem. StVO ist auch bei der Nutzung von Wirtschaftswegen obligatorisch.</p>
15.05-07	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen -07 Fehlende Verhältnismäßigkeit des Plans Nach Auffassung des Einwenders (Schreiben 884) ist bei der Abwägung i. R. des Planfeststellungsverfahrens auch zu berücksichtigen, ob nachjahrzehntelanger Verfahrensbelastung (durch Eisenbahn (3. Bahngleise, krumme Feldgrenze), A250, Flurbereinigung, Bebauungsplan 134, Raumordnung A39, Linienbestimmung A39), Betrieb und Einwender persönlich mit einem weiteren Verfahren und weiteren Beteiligungsobliegenheiten behelligt werden müssen, um einen nach jedem vernünftigen Gesichtspunkt nicht erkennbaren, also scheinbaren, Gewinn im Verkehrsfluss zu erzielen. Hierbei ist nicht nur die Belastung durch vielfache Eingriffe und Baumaßnahmen zu berücksichtigen, sondern auch, dass die Verfahrensobliegenheiten beträchtlich waren und stressbehaftet sind. Die hohen Belastungen, denen der Einwender in all den Jahren und insbesondere aufgrund streitiger Auseinandersetzungen mit den planenden staatlichen Stellen ausgesetzt war und ist,</p>	<p>Auch wenn in Einzelfällen eine besondere persönliche Belastung vorliegen sollte, besteht gleichwohl eine Mitwirkungspflicht im Anhörungsverfahren, um die betroffenen Belange sachgerecht in die Planungen einzubringen und zu würdigen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>sieht er als (mit)ursächlich für eine bei ihm zwischenzeitlich bestehende chronische Erkrankung (Diabetes, Bluthochdruck) an. Er ist der Auffassung, dass dies bei der Abwägung im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt werden sollte.</p>	
15.05-08	<p>15.5 Belange der Landwirtschaft - Einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen -08 Rentenrechtliche Auswirkungen Bei der Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens ist zu berücksichtigen, dass der Einwender (Schreiben 884) keine Altersrente nach dem Gesetz über die Altersrente für Landwirte (ALG) geltend machen kann, weil er die Voraussetzung des § 11 Abs.1 Nr.3 ALG (Abgabe des Unternehmens der Landwirtschaft) nicht nachweisen kann. Eine Abgabe im Sinne des § 11 ALG liegt nach § 21 Abs 1, 2 ALG nur vor, wenn die landwirtschaftlichen Flächen verkauft werden (Eigentumsübergang) oder sonst, insbesondere durch Pacht oder sonstigen Vertrag eine rechtliche Situation entsteht, bei der dem Eigentümer- vorbehaltlich der Bewirtschaftung eines kleineren Flächenumfangs nach § I Abs 5 Satz I ALG, "die landwirtschaftliche Nutzung auf eigenes Risiko auf längere Zeit unmöglich gemacht ist". Diese Übertragung der landwirtschaftlichen Nutzung auf einen anderen ist außerordentlich erschwert wegen der bestehenden Verfahrenslasten, der Planungsunsicherheit hinsichtlich der Folgen des anhängigen Verfahrens (Neubau, Abrissarbeiten im Bereich der Eigentumsflächen des Einwenders) und der bestehenden und sich noch abzeichnenden Bewirtschaftungserschwernisse. Die Abgabe seines Betriebs kann der Einwender derzeit nicht herstellen, und dies maßgeblich kausal wegen der hier verfahrensgegenständlichen Planfeststellung. Hierbei ist u.a. relevant, dass die 2012 eingeleitete vorliegende Planfeststellung nach Wahrnehmung des Betroffenen erst einmal wieder fünf</p>	<p>Entschädigungen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Jahre geruht hat, mit den entsprechenden (Planungs-) Unsicherheiten für die betroffenen Anlieger und Betriebe. Es ist letztlich auch materiell ganz unklar, welche Belastungen auf die Betroffenen, d. h. auch auf den Betrieb des Einwenders zukommen.</p> <p>Der Einwender beantragt einen Entschädigungsanspruch festzusetzen für die während der beruflichen Tätigkeit entrichteten Pflichtbeiträge zur Rentenversicherung i.H. von 103.000€ und den Ersatz des Rentenausfalls unabhängig von möglichen Folgen der Einbringung des Hofes in eine Agrargesellschaft.</p>	
15.06	15.6 Belange der Landwirtschaft -Wertverlust, Entschädigung, Übernahme	
15.06-01	<p>15.6 Belange der Landwirtschaft - Wertverlust, Entschädigung, Übernahme</p> <p>-01 Die Entschädigungen für den Ankauf von landwirtschaftlichen Flächen sei viel zu gering und entspräche nicht den tatsächlichen Werten. Zudem seien alle anfallenden Kosten für die Übernahme (inkl. Steuern u.a.) zu übernehmen. Weiterhin seien Ausgleichsflächen für die Existenzsicherung unerlässlich.</p>	<p>Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Der Vorhabenträger übernimmt die Kosten der Beurkundung und Durchführung des Grundstückskaufvertrages, dazu gehören auch die notwendigen Gebühren für die Freistellung von grundbuchlich eingetragenen Rechten. Ersatzflächen können nur zur Verfügung gestellt werden, wenn der jeweils Betroffene durch die Baumaßnahme in seiner Existenz gefährdet ist. Dies wird durch einen unabhängigen Gutachter festgestellt.</p>
15.06-02	<p>15.6 Belange der Landwirtschaft -Wertverlust, Entschädigung, Übernahme</p> <p>-02 Die dem Einwender (Schreiben 884) von der Vorhabensträgerin (VHT) zur Verfügung gestellten Wertgutachten vom 27.03.2017 sind zeitlich überholt und nicht zuletzt wegen der zur Änderungsplanung geänderten Flächenbetroffenheit neu zu fassen.</p> <p>Der Einwender weist auf die Regelung des § 11 Abs 4 NEG-NS hin, wonach für die Bemessung der Entschädigung der Zustand des Grundstücks in dem Zeitpunkt maßgeblich ist, zu dem die Enteignungsbehörde über den Enteignungsantrag entscheidet. Weiter weist er auf § 4 Abs 4 NEG-NS bezüglich</p>	<p>Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Bereits erstellte Wertgutachten werden kurz vor Aufnahme der Grunderwerbsverhandlungen aktualisiert und entsprechend dem aktuellen Stand hinterlegt.</p> <p>Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>der Regelungen zur Besitzeinweisung hin und macht eine Verzinsung der zu zahlenden Entschädigung für den Fall geltend, dass die Zahlung der Entschädigung später erfolgt als die Besitzeinweisung.</p>	
15.06-03	<p>15.6 Belange der Landwirtschaft -Wertverlust, Entschädigung, Übernahme -03 Nach den enteignungsrechtlichen Grundsätzen des § 14 Abs I Satz I und 2 NEG-NS ist wegen anderer durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile eine Entschädigung (nur) zu gewähren, soweit diese Vermögensnachteile nicht bei der Bemessung der Entschädigung für den Rechtsverlust berücksichtigt werden. Hierbei ist die Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten festzusetzen. Diese Grundsätze werden von den Wertgutachten in schwerwiegender und für den Einwender nachteiliger Weise missachtet. Die Gutachten bewerten die Flächen ausschließlich als "leere Flächen", d.h. ohne infrastrukturelles Inventar (Beregnungsleitungen!) und ohne sonstige Berücksichtigung von Verschlechterungen (Verdichtungen, sonstige Minderung der Bodenqualität, Bewirtschaftungerschwernisse usw). Schon deshalb stellen die Gutachten keine angemessenen Angebote für den freihändigen Erwerb anstelle einer Enteignung dar.</p>	<p>Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Die Nebenentschädigungen werden vom Vorhabenträger ermittelt bzw. ein Gutachten zur Ermittlung in Auftrag gegeben. Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
15.06-04	<p>15.6 Belange der Landwirtschaft -Wertverlust, Entschädigung, Übernahme -04 Da hier staatliche Stellen zusammenarbeiten, letztlich um dem Einwender ihm gesetzlich zustehende Rechte zu unterschlagen, wird der bisherige Gutachter (der Gutachterausschuss) vom Einwender abgelehnt. Es wird bereits jetzt beantragt, einen einvernehmlich auszusuchenden Gutachter, der nicht in die staatliche Sphäre eingebunden ist, für eine Neubewertung zu beauftragen. Die Rechtsauffassung, dass über die Höhe der Entschädigung im praktischen Verfahren nicht zu entscheiden ist, ist im</p>	<p>Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Der Gutachterausschuss ist ein gesetzlich vorgeschriebenes Gremium für die Verfahren vor der Enteignungsbehörde. Der Vorhabensträger hat im Rahmen des vorzeitigen Grunderwerbes eine Anfrage über eine evtl. Verkaufsbereitschaft gestellt. Der Einwender hat die Verhandlungen abgelehnt. Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Übrigen hier insoweit zurückzuweisen, als die Vohabensträgerin den Einwender von sich aus mit Verhandlungen über die Höhe der Entschädigung parallel zum Planfeststellungsverfahren bedrängt hat. Der Einwand, dem Einwender jetzt die Erörterung über Gründe und Höhe der Entschädigung zu verweigern, wäre hiernach treuwidrig.</p>	<p>Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
15.06-05	<p>15.6 Belange der Landwirtschaft -Wertverlust, Entschädigung, Übernahme -05 Was die ermittelte Höhe der Entschädigung für das zu entziehende Land angeht, wird dieser bspw im Gutachten mit dem Aktenzeichen W I 41/2013 für den Grundstücksteil laut Grunderwerbsverzeichnis 1. 05.01 (6.908 m2), I. Auslegung, mit 12.270,00 Euro angesetzt, dh, mit einem Quadratmeterpreis von 2,50 Euro/ qm. Der Einwender hält dies für eine äußerst grobe Unterbewertung und damit das Angebot für grob unangemessen im Rechtssinne. Er weist darauf hin, dass die östliche Grundstücksspitze (Aral-Tankstelle) mit einer Größe von 4.200 m2 bereits im Jahre 1984 für DM 17, - pro qm verkauft wurde.</p>	<p>Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Bereits erstellte Wertgutachten werden kurz vor Aufnahme der Grunderwerbsverhandlungen aktualisiert. Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
15.06-06	<p>15.6 Belange der Landwirtschaft -Wertverlust, Entschädigung, Übernahme -06 Der Einwender(Schreiben 884) beantragt unter Hinweis auf § 18 Abs 1 Enteignungsgesetz Niedersachsen die Entschädigung in Form geeigneten Ersatzlandes und fordert eine entsprechende Festsetzung dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss. Der Einwender verlangt volle Transparenz seitens der Vorhabensträgerin, inwieweit im Rahmen der vorliegenden Planungen (anderen) Betroffenen Ersatzland zur Verfügung gestellt worden ist, und zwar namentlich die Information 1. in welchem Flächenumfang Land zur Verfügung gestellt worden ist (oder wie weit dies derzeit geplant ist bzw verhandelt wird),</p>	<p>Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Ersatzflächen können nur zur Verfügung gestellt werden, wenn der jeweils Betroffene durch die Baumaßnahme in seiner Existenz gefährdet ist. Dies wird durch einen unabhängigen Gutachter festgestellt. Im ersten Abschnitt war es bisher nicht notwendig, Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p> <p>Auf die Feststellung einer Entschädigung in Ersatzland bereits im Planfeststellungsverfahren besteht kein Anspruch. Das Bereitstellen</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>2. wie groß der Fläche nach die jeweils begünstigten Höfe sind. Die Herausgabe derartiger Informationen, die ohne Eingriff in geschützte informatorische Rechte erfolgen kann, ist zur Rechtsverfolgung durch den Einwender erforderlich. Namentlich kann der Einwender dann die Erfolgsaussichten eines Antrags nach § 18 Abs 1 Enteignungsgesetz Niedersachsen besser beurteilen. Es wird zugleich beantragt, diese Informationen dem Einwender über den Unterzeichner rechtzeitig vor Eintritt in den Erörterungstermin zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>von Ersatzland ist eine vom Gesetz vorgesehene besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung. Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden zu werden. Der § 19 FStrG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu. Wird ein Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandbereitstellung allerdings im Rahmen planerischer Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden.</p>
15.06-07	<p>15.6 Belange der Landwirtschaft -Wertverlust, Entschädigung, Übernahme -07 Der Einwender (Schreiben 884) weist mit Schreiben vom 21.06.2018 ergänzend darauf hin, dass ein mögliches Glyphosat-Verbot einen erhöhten Bewirtschaftungsaufwand wegen dann erforderlicher mechanischer Queckenbekämpfung nach sich ziehen wird. Durch den vorhabenbedingten künftigen Flächenzuschnitt (Keilformen) wird sich dieser Mehraufwand erheblich erhöhen. Sofern im Planfeststellungsverfahren argumentiert werde, dass Glyphosat noch erlaubt und ein vorhabenbedingter Mehraufwand daher nicht zu entschädigen sei, erwartet der Einwender einen entsprechenden Grundbucheintrag und spätere ergänzende Entschädigungsverhandlungen.</p>	<p>Entschädigungsangelegenheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geprüft und behandelt. Um den Entschädigungstatbestand feststellen zu können, ist eine umfassende Sachverhaltsermittlung erforderlich. Die Sachverhaltsermittlung berücksichtigt und betrachtet u.a. auch, die durch die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächenteile, die Nutzungsart von Flächen, sowie weitere wertbeeinflussende Faktoren. Auf Grundlage der Ergebnisse wird der Entschädigungsanspruch ermittelt und im Rahmen einer Entschädigungsvereinbarung festgehalten.</p> <p>Der ungünstige Zuschnitt eines Grundstückes allein ist geeignet, eine Bewirtschaftungserschwerung zu begründen. Das Verbot der Verwendung nachweislich giftiger Substanzen kann hier keine Erschwerung begründen.</p>
15.07	15.7 Belange der Landwirtschaft - Beweissicherung	
15.07-01	<p>15.7 Belange der Landwirtschaft - Beweissicherung -01 Der Einwender (Schreiben 884) beantragt eine umfassende Beweissicherung und Festlegungen von Entschädigungen dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss für die Beschaffenheit seiner</p>	<p>Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Eine Beweissicherung für landwirtschaftliche Flächen, welche vom Vorhabensträger nicht beansprucht werden, wird nicht vorgenommen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	Grundstücke und die dort befindlichen (betrieblichen) Anlagen.	Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.
15.07-02	15.7 Belange der Landwirtschaft - Beweissicherung -02 Der Einwender (Schreiben 884) beantragt eine umfassende Beweissicherung und Festlegungen von Entschädigungen dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss für die Beschaffenheit seiner vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen. Bodenqualität und Schadstoffbelastungen sind hierbei einzuschließen.	Eine Beweissicherung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen, findet im Bereich des Baufeldes vor Baubeginn statt. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden.
15.08	15.8 Belange der Landwirtschaft - Bewirtschaftungerschwernisse	
15.08-01	15.8 Belange der Landwirtschaft - Bewirtschaftungerschwernisse -01 Durch die Zerstückelung der Ackerflächen sei mit einem erheblichen Mehraufwand bei der Bewirtschaftung zu rechnen. Die Zufahrten müssten verlegt und Umwege in Kauf genommen werden.	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. Entschädigungen für die Wertminderung von Restflächen aufgrund von An- und Durchschneidungen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung von Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird. Das Wirtschaftswegenetz wird soweit möglich aufrechterhalten. In Zusammenarbeit mit dem Amt für regionale Landentwicklung wird bereits mit Bau der A 39 die Erreichbarkeit aller Flächen gewährleistet.
15.08-02	15.8 Belange der Landwirtschaft - Bewirtschaftungerschwernisse	In fahrbahnnahe Bereichen (Bankett, Mittelstreifen, Entwässerungsmulden) erfolgt eine Ansaat mit Landschaftsrasen.

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>-02 Es ist sicherzustellen, dass von den Böschungen kein Unkrautsamen auf die Flächen des Einwenders gelangt. Gleiches gilt für die Ausbreitung von Unkräutern von den der Autobahn zugeordneten Flächen (z.B. Dämme und in Entwässerungsmulden) auf die Flächen des Einwenders. Falls durch die Vorhabensträgerin eine Vermeidung nicht verbindlich zugesichert werden kann, ist dem Grunde nach eine Entschädigung festzusetzen.</p>	<p>Auf Böschungen und Straßennebenflächen werden nach Möglichkeit Gehölzpflanzungen vorgesehen. Ist diese nicht möglich oder sinnvoll, werden Ruderalfluren durch die Ansaat mit Saatgutmischungen regionaler Herkunft vorgesehen. Eine dadurch bedingte, über das in der Natur übliche Maß hinaus gehende Ausbreitung von unerwünschten Kräutern auf den Flächen des Einwenders ist nicht zu erkennen und entschädigungsrechtlich auch nicht zu bewerten.</p>
15.08-03	<p>15.8 Belange der Landwirtschaft - Bewirtschaftungserschwernisse -03 Der Einwender (Schreiben 884) beantragt, eine Untersuchung in die Planunterlagen einzustellen, die etwaige vorhabenbedingte Einschränkungen für die Bewirtschaftung benachbarter Flächen mittels Drohnen darstellt. Soweit sich hieraus Einschränkungen für die Flächen des Einwenders ergeben, wird eine mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festzusetzende Entschädigung beantragt.</p>	<p>Entschädigungsangelegenheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geprüft und behandelt. Um den Entschädigungstatbestand feststellen zu können, ist eine umfassende Sachverhaltsermittlung erforderlich. Die Sachverhaltsermittlung berücksichtigt und betrachtet u.a. auch, die durch die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächenteile, die Nutzungsart von Flächen, sowie weitere wertbeeinflussende Faktoren. Auf Grundlage der Ergebnisse wird der Entschädigungsanspruch ermittelt und im Rahmen einer Entschädigungsvereinbarung festgehalten.</p> <p>Eine vorhabenspezifische Einschränkung für einen Drohneneinsatz auf den Flächen des Einwenders ist aufgrund der planfestzustellenden Maßnahmen zur A 39 nicht erkennbar.</p>
15.09	15.9 Belange der Landwirtschaft - Flurbereinigung	
15.09-01	<p>15.9 Belange der Landwirtschaft - Flurbereinigung -01 Betrifft den Abschnitt 2 der A 39: Es wird gefordert, auf der Grundlage der aktuellen Planung, ein Flurbereinigungsverfahren durchzuführen um den Ackerverlust auszugleichen.</p>	<p>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. In Abschnitt 1 verläuft die geplante Trasse überwiegend auf der Bestandstrasse. Aufgrund der geringen landwirtschaftlichen Betroffenheit wurde die Eröffnung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens als nicht verhältnismäßig erachtet.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
15.09-02	<p>15.9 Belange der Landwirtschaft - Flurbereinigung -02 Der Einwender (Schreiben 884) wird durch Flurbereinigungsverfahren (auch für frühere Planverfahren) belastet: Obwohl die Entscheidungen über den jeweiligen Plan und die Entscheidungen über die Neuordnung der betroffenen Agrarstruktur letztlich nicht getrennt werden können, werden aus Gründen der Planungsbeschleunigung die beiden Verfahren vielfach getrennt. Dies ist auch im vorliegenden Planungskomplex der Fall. Im Zusammenhang mit dem Bau der A250 wurde 1988 ein Flurbereinigungsverfahren eröffnet, das etwa 15 Jahre dauerte und wiederum einen erheblichen Beteiligungsaufwand mit erheblichem Stressfaktor bedeutete. Für den Einwender sind auch damals hohe (Rechts-)Beratungskosten (etwa DM 120.000,-) angefallen. Die Dauer des Flurbereinigungsverfahrens ergab sich nicht zuletzt daraus, dass zu wenig Ersatzland zur Verfügung stand. (Auch) In diesem Verfahren hat sich der Einwender durch die Landwirtschaftskammer fehlerhaft beraten gefühlt.</p>	<p>In Abschnitt 1 verläuft die geplante Trasse überwiegend auf der Bestandstrasse. Aufgrund der geringen landwirtschaftlichen Betroffenheit wurde die Eröffnung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens als nicht verhältnismäßig erachtet.</p>
16.00	16. Immissionen	
16.00-00	<p>16. Immissionen - allgemein -00 Die Lärmschutzerhebung sei seit 2012 nicht aktualisiert worden.</p>	<p>Den schalltechnischen Berechnungen liegen die aktuellen Verkehrswerte der Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n, Fortschreibung in der Prognose auf 2030 auf Basis der Ergebnisse der SVZ 2015 zu Grunde, sowie die aktuelle Straßenplanung.</p>
16.00-01	<p>16. Immissionen - allgemein -01 Der Einwender fordert ein (wiederkehrendes) Monitoring mit konkreten Schall und Luftmessungen.</p>	<p>Die schalltechnischen Untersuchungen in einem Planfeststellungsverfahren berücksichtigen eine Prognosesituation, die so durch ein Monitoring nicht überprüft werden kann. Ferner sind in den schalltechnischen Berechnungen Annahmen enthalten, wie z.B. eine generelle Mitwindsituation, die durch ein Monitoring auch nicht überwacht werden kann. Daher ist die Lärmtechnische Bewertung, die unmittelbar mit den Grenzwerten der 16. Bundes-</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Immissionsschutzverordnung verbunden ist, auch nur mit dem Berechnungsverfahren der RLS-90 möglich. Ein Monitoring ist zu diesem Bewertungssystem nicht möglich.</p> <p>Die Prognosen der Luftschadstoffkonzentrationen lassen keine Konflikte mit Beurteilungswerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit erwarten. Deshalb sind grundsätzlich keine Messungen erforderlich.</p>
16.00-02	16. Immissionen - allgemein -02 Die Annahmen (wie Vorhersagen zu Verkehrszahlen) und geplanten Regelungen zu Lärm- und Immissionsschutz der Anwohner sind unzutreffend. Dadurch werden die Ergebnisse verfälscht und nur ein unzureichender Schutz vorgesehen.	Alle Annahmen, die als Grundlage der lärm- und luftschadstofftechnischen Berechnungen verwendet werden, basieren auf dem derzeitigen Erkenntnisstand und einer aktuellen Datenlage.
16.00-03	16. Immissionen - allgemein -03 Während der Bauphase und nach Inbetriebnahme der Autobahn wird ein vollständiger Lärm- und Immissionsschutz gefordert.	<p>Die Lärmtechnische Beurteilung und die Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben. Für den Zustand nach Inbetriebnahme erfolgte eine Beurteilung auf der Basis der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung.</p> <p>Die Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung werden durch die vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.</p> <p>Während der Bauphase wird die AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) beachtet. Im Rahmen der Baumaßnahmen ist auch nach einer Minimierung aller Lärmquellen nicht immer die Einhaltung der Immissionsrichtwerte möglich. Die dann erforderlichen Maßnahmen können jedoch erst nach einer detaillierten Bauablaufplanung festgelegt werden.</p>
16.00-04	16. Immissionen - allgemein -04 Die Grenzwerte der BImSchV für Wohngebiete , inklusive der Außenwohnbereiche, müssen sowohl für Tag und Nacht eingehalten werden und möglichst unterschritten werden.	Die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV ist mit den vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet.
16.00-04.1	16. Immissionen - allgemein -04.1 Die Grenzwerte der BImSchV für Wohngebiete , inklusive der Außenwohnbereiche, müssen sowohl für Tag und Nacht eingehalten werden und möglichst unterschritten werden. Eine Begegnung der Überschreitung mit passivem Lärmschutz ist	Nach §41 (2) sind bei einer Überschreitung der Grenzwerte grundsätzlich auch passive Lärmschutzmaßnahmen möglich. Hierbei ist z.B. die Verhältnismäßigkeit unter Berücksichtigung des Zeitbereiches der Überschreitungen (z.B. nur nachts), städtebaulicher Aspekte wie z.B. die Höhe einer Lärmschutzwand,

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>nicht tragbar und muss nachgebessert werden. Bei einem Autobahnneubau müssen die Grenzwerte durch aktiven Lärmschutz gesichert werden.</p>	<p>Verschattungswirkungen und die Kosten für aktive Lärmschutz zu beachten. Diese Kriterien führten in folgenden Bereichen zu zusätzlich passiven Lärmschutzmaßnahmen: 1. Bereich Goseburg im Bereich der Lärmschutzwand an 2 Gebäuden und 3 Gebäude in dem östlich angrenzenden Gewerbegebiet, 2. im Bereich Goseburg Zeltberg an einem Wohnblock, 3. im Bereich Erbstorfer Landstraße hinter der Lärmschutzwand an 9 Gebäuden, 4. im Bereich Schliefenkaserne 1 Gebäude und 5. im Bereich Neu Hagen an 15 Gebäuden. In allen Fällen führt die nicht vorhandene Verhältnismäßigkeit der Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 (2) Bundes-Immissionsschutzgesetz zu passiven Lärmschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden.</p>
16.00-04.2	<p>16. Immissionen - allgemein -04.2 Es handelt sich bei dem Vorhaben um die Ersterrichtung einer Autobahn. Sofern bereits bei der Errichtung die geltenden -Grenzwerte (hier Lärm) nicht durch den Bau eingehalten werden kann, sondern eine Einhaltung nur durch passiven Lärmschutz erreichbar ist, ist die Planung nachzubessern. Ursächlich dafür ist aus unserer Sicht, dass nach der Errichtung und Widmung der Autobahn über ihrer Lebenszeit von mehreren Dekaden davon ausgegangen werden kann, dass es zu verkehrlichen Veränderungen kommt. Sollte dann festgestellt werden, dass die bei Errichtung getroffenen Lärmprognose fehl schlug, so wird der Eigentümer und Betreiber auf passiven Lärmschutz bei den Betroffenen hinwirken. Passiver Lärmschutz bedeutet aber immer eine Einschränkung der Lebensqualität, da Außenbereiche hierdurch nicht geschützt werden. Sofern die getroffene Aussage richtig ist, zeigt sich, dass die geplante Nutzung in der Form unzulässig ist, da durch technische Maßnahmen eine Verträglichkeit mit der angrenzenden Nutzung (hier allgemeines Wohngebiet) nicht</p>	<p>Grundsätzlich kann bei Grenzwertüberschreitungen der Lärmschutz auch mittels passiver Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Vorrangig wird jedoch immer erst die Verhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Der passive Lärmschutz kommt dabei nur zum Einsatz, sofern die Verhältnismäßigkeit nach § 41 (2) Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht gegeben ist. In diesem Zusammenhang wird auch der vorrangige Schutz der Außenwohnbereiche durch aktive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Der Planung liegt der derzeit bekannte Planungshorizont zu Grunde. Sofern sich nicht voraussehbare Lärmeinwirkungen ergeben, kann dann zu einem späteren Zeitpunkt nach § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz der Lärmschutz auch neu bewertet und ggf neu dimensioniert werden.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	möglich ist. Der TdV hat darzulegen, wie er die Verträglichkeit trotzdem als gewährleistet ansieht. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten im Rahmen ihrer Abwägung zu prüfen, ob die Variantenabwägung fehlerhaft ist, und den TdV aufzuerlegen, dass die geltenden Lärmgrenzwerte ausschließlich durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten	
16.00-05	16. Immissionen - allgemein -05 Für die verbleibenden und vorübergehenden Beeinträchtigungen durch den Bau und den Betrieb der Autobahn werden Entschädigungen gefordert.	<p>Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sie werden nach den geltenden Gesetzen vorgesehen. Die Entschädigung bei einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung regelt die 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung.</p> <p>Die Zumutbarkeit der Lärmbeeinträchtigungen im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen, sowie mögliche Entschädigungen bei diesen Lärmeinwirkungen, können erst im Rahmen der Bauvorbereitung und nach einer genaueren Ermittlung der einzelnen Situation festgelegt werden.</p>
16.00-07	16. Immissionen - allgemein -07 Aufgrund der Lärmbelastung werden die Lüftungsmöglichkeiten beschränkt. Durch diese Einschränkung wird die Innenluft der Wohngebäude ebenfalls negativ beeinflusst.	Nach Punkt 13 (3) der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes -VLärmSchR 97- gehört zu den Lärmschutzmaßnahmen auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen. Nähere Einzelheiten sind in dieser VLärmSchR 97 geregelt.
16.00-08	16. Immissionen - allgemein -08 Die Lärm- und Schadstoffbelastung am Fuchsweg sei über Jahrzehnte durch ein überproportional gewachsenes Verkehrsaufkommen gestiegen. Die Angabe "... es gäbe durch den zukünftigen Betrieb keine Verschlechterung des derzeitigen Zustands.." sei nicht richtig, da sie sich lediglich auf den Istzustand bezöge. Es wird deshalb im Rahmen des damaligen Baus der Ostumgehung B4 der damals versprochene Lärm- und Immissionsschutz gefordert.	Bei der vorliegenden Planung kann der Lärmschutz nur auf der Basis der geltenden Rechtsgrundlage geplant werden. Im Bereich Fuchsweg werden durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die derzeit maßgebenden Grenzwerte eingehalten. Die Maßnahmen werden auf Grundlage der prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2030 ermittelt. Maßnahmen aus dem Verfahren zum Bau der B4 sind in diesem Planfeststellungsverfahren nicht relevant.
16.00-10	16. Immissionen - allgemein -10 Die Wohngebiete in Lüneburg werden bereits im Bestand durch Lärm und Luftschadstoffe belastet. Durch die A 39 wird diese Belastung verstärkt.	Der Beurteilung und Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 erfolgt ohne eine Berücksichtigung der vorhandenen Lärmsituation. Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt für eine Neubauplanung. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden unter

Problem-NR	Problem	Antwort
		Berücksichtigung des Prognoseverkehrs die maßgebenden Grenzwerte nach 16.BImSchV eingehalten.
16.00-11	16. Immissionen - allgemein -11 Es wird befürchtet, dass die Erbstorfer Landstraße durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen belastet wird, was eine höhere Lärm- als auch Schmutzbelastung mit sich bringt.	Im Bereich der Erbstorfer Landstraße werden keine erhöhten Lärm- und Schmutzbelastungen durch den Bau der A 39 erwartet. (siehe hierzu Unterlage 17.1.2 ab Seite 136)
16.00-12	16. Immissionen - allgemein -12 Das ohnehin mit Lärm und Luftschadstoffen belastete Wohngebiet Moorfeld würde durch die A 39 noch stärker belastet. Die Lebensqualität/-bedingungen der Anwohner wird weiter verschlechtert.	Durch die Beurteilung unter dem Aspekt einer Lärmvorsorge erfolgt keine Steigerung der Belastungen. Vielmehr erfolgt durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation.
16.00-13	16. Immissionen - allgemein -13 Der Bau der A39 wird abschnittsweise erfolgen. Mit jedem Abschnitt wird sich das Verkehrsaufkommen erhöhen. Die Einhaltung der Grenzwerte sollte daher jeweils nach Eröffnung eines neuen Abschnitts und nach einem gewissen Zeitraum durch Messungen geprüft werden. Das betrifft sowohl die Lärmbelastung als auch die Schadstoffbelastung und Vibrationen. Es ist erforderlich, dass nach Fertigstellung aller Planabschnitte der A39 eine dauerhafte Überprüfung der Werte vorgenommen wird. Es wird schon jetzt darauf hingewiesen, dass der Verursacher verpflichtet ist, entsprechende Schutzmaßnahmen nachträglich vorzunehmen, sollte sich bei einer der Messungen herausstellen, dass die Grenzwerte überschritten werden.	Sowohl die schalltechnischen Untersuchungen, wie auch die Luftschadstoffuntersuchungen, berücksichtigen bereits den Vollausbau der A 39 mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2030. Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass die prognostizierten Immissionen im Prognosenullfall und im Planfall die gültigen Beurteilungswerte der 39. BImSchV für die jeweiligen Luftschadstoffe an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet deutlich unterschreiten. Lärmmessungen sind rechtlich bei der Beurteilung des Straßenverkehrs nicht zulässig, da Messungen immer nur die Situation zum Zeitpunkt der jeweiligen Messung wiedergeben. Die im Straßenverkehrsrecht maßgebende Prognosesituation kann durch Messungen auch nicht ermittelt werden. Den Berechnungsformeln der RLS-90 liegen jedoch umfangreiche Lärmmessungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Grunde, wodurch eine realistische Lärmsituation bei den Berechnungen gegeben ist.
16.00-14	16. Immissionen - allgemein -14 Die ohnehin mit Lärm und Luftschadstoffen belastete Ortslage Bardowick würde durch die A 39 noch stärker belastet. Auch die überwiegend gemüsebaulich genutzten	Im Bereich Bardowick wird durch den zusätzlichen Verkehr auf der A 39 im Planfall 8 (mit durchgehend fertig gestellter A 39) eine Lärmpegelsteigerung von 1,7 dB(A) am Tag und 2,0 dB(A) in der Nacht prognostiziert.

Problem-NR	Problem	Antwort
	landwirtschaftlichen Flächen seien betroffen.	Eine Lärmsteigerung von unter 3 dB(A) ist in der Regel für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar.
16.00-15	16. Immissionen - allgemein -15 Der Bau der Autobahn durch den städtischen Bereich ist verbunden mit Zusatzbelastungen von Lärm und Luftschadstoffen und widerspricht dem § 50 BImSchG.	Der § 50 BImSchG wurde bei der Variantenuntersuchung beachtet. Schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude wurden in der Gesamtabwägung soweit wie möglich vermieden.
16.00-16	16. Immissionen - allgemein -16 In den Unterlagen fehlt eine Untersuchung zum Körperschall. Die umliegenden Bebauungen werden durch den Betrieb aber auch schon durch den Bau der A 39 erheblich belastet. Die Übertragung der Vibrationen/Erschütterungen aus dem Schwerlastverkehr sowie Militärfahrzeuge und dem Bau müssen unterbunden werden.	Durch den üblichen Verkehr auf der A 39 sind keine unzumutbaren Vibrationen bzw. Erschütterungen zu erwarten. Für die Tiefgründungsmaßnahmen der Lärmschutzwände und der Wände des Tunnelbauwerks sind erschütterungsarme Verfahren vorgesehen. Ein grundlegendes Baulärmschutzkonzept ist Teil der Planfeststellungsunterlage.
16.00-17	16. Immissionen - allgemein -17 Die Westseite des Wohngebäudes (Schlegelweg 17 Lüneburg) wird schon bei normaler Wetterlage durch Lärm und Luftschadstoffe belastet. Die Windverhältnisse verstärken die Belastungen vor allem in der Bauphase um ein erhebliches und nicht hinnehmbares Maß.	Grundsätzlich werden alle Prognoseberechnungen mit einer Mitwindsituation berechnet. Der Schlegelweg ist gemäß Unterlage 17.1.2 (ab Seite 124) sowohl mit als auch ohne Lärmschutz nicht oberhalb der Grenzwerte beansprucht.
16.00-18	16. Immissionen - allgemein -18 Bei Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub und Lärm im Bereich Moorfeld sollen Fahrverbote auf den Fernstraßen ausgesprochen werden. Hierzu wird eine schriftliche Zusage gefordert.	Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die gesetzlichen Grenzwerte für feinstaub und Lärm eingehalten. Verkehrsbeschränkungen nach §§ 40 ff. BImSchG (Fahrverbote) sind nicht Gegenstand in der Planfeststellung.
16.00-19	16. Immissionen - allgemein -19 Das Bezugsjahr 2020 ist als das Jahr der möglichen Verkehrsfreigabe und als Grundlage für die Berechnungen unrealistisch.	In der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlag 17.2) S.13 steht: „Die Verkehrsdaten für die Prognose 2030 werden für die immissionsseitigen Betrachtungen für das Bezugsjahr 2020, d.h. des Planjahres der frühesten Fertigstellung des Bauvorhabens, angesetzt.“

Problem-NR	Problem	Antwort
		Das entspricht einer konservativen Vorgehensweise, da die für 2030 prognostizierten Verkehrsbelegungen mit relativ hohen Emissionen des Bezugsjahrs 2020 kombiniert werden und für zukünftige Jahre aufgrund der Modernisierung der Kfz-Flottenzusammensetzung und der verstärkten Durchdringung von neuen Motorkonzepten mit Emissionsbegrenzungen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben deutlich verringerte Emissionen anzusetzen sind.
16.00-20	16. Immissionen - allgemein -20 Die direkten Anwohner des geplanten Lärmschutztunnels in Moorfeld könnten durch die von der Autobahn ausgehenden Vibrationen bzw niederfrequenten Schallwellen stärker beeinträchtigt werden, als dies ohne Tunnel der Fall ist. Sie befürchten auch ohne die Existenz gesetzlicher Grenzwerte mögliche Auswirkungen des Infraschalls, wie Konzentrations- oder Schlafstörungen oder einer abnormalen Erhöhung der Herzfrequenz.	Der allgemeine Stand der Technik wird bei der Errichtung des Lärmschutztunnels berücksichtigt. Hierdurch ist mit keinem wahrnehmbaren niederfrequenten Schall oder Vibrationen zu rechnen.
16.01	16.1 Immissionen - Lärm	
16.01.00-01	16.1 Immissionen - Lärm 01 Es wird geltend gemacht, dass die dauernde Belastung durch Verkehrslärm gesundheitliche Langzeitschäden verursacht. Das Ansetzen von Grenzwerten nach 16. BImSchV für gesundheitsschädliche Straßenverkehrsimmissionen berühre das Grundrecht auf Gesundheit (Art.2 Abs. 2 GG) und entspricht nicht den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen.	Der Gesetzgeber hat im Rahmen der Festsetzung der Grenzwerte der 16. BImSchV das Grundrecht auf Gesundheit nach Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes berücksichtigt.
16.01.00-02	16.1 Immissionen - Lärm 02 Es wird beantragt die Immissionskarten für den Bereich Moorfeld in Sommer- und Wintermonaten darzustellen.	Eine Unterscheidung nach Jahreszeiten ist in der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung nicht vorgesehen. Die Richtlinie gibt die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung vor. Dadurch wird eine einheitliche Verfahrensweise erreicht, eine Darstellung nach Jahreszeiten ist daher nicht zielführend.
16.01.00-03	16.1 Immissionen - Lärm 03 Von der Konzentration des Verkehrs, und somit von Lärm	Durch die Berücksichtigung der Lärmvorsorge in diesem Planungsabschnitt der A 39 wird in vielen Bereichen eine

Problem-NR	Problem	Antwort
	und Schadstoffen, auf die A 39 profitieren zwar die umliegenden Ortschaften, aber nicht die Stadt Lüneburg. Hier ist mit einer Verschlechterung zu rechnen.	Verbesserung der Lärmsituation zwischen dem Prognosenullfall und dem Planfall erreicht. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die gesetzlichen Grenzwerte insgesamt eingehalten. Im Rahmen der gesamtplanerischen Abwägung des Landesplanerischen Feststellung sowie der Linienbestimmung wurde der Verlauf der A 39 über die Ostumgehung Lüneburg im Zuge der B 4 insgesamt als vorzuzugswürdig bewertet.
16.01.00-07	16.1 Immissionen - Lärm 07 Die Annahmen und geplanten Regelungen zu Lärm- und Immissionsschutz sind nicht zutreffend.	Die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV ist mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet.
16.01.00-08	16.1 Immissionen - Lärm 08 Ohnehin belastete Gebiete noch stärker zu belasten, widerspricht den Zielen der Raumordnung. Die Vorbelastung der Bereiche soll nicht weiter verschlechtert werden. Bei längerer Einwirkung tritt eher eine Sensibilisierung auf den Lärm ein, als eine Gewöhnung.	Die Ermittlung der Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren erfolgte als Lärmvorsorge auf der Basis der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Hierdurch erfolgt keine Berücksichtigung einer Vorbelastung. Dieses trifft sowohl für bereits lärmvorbelastete, wie auch für unvorbelastete Gebiete zu. Bei stark lärmvorbelasteten Gebieten erfolgt somit eine Verbesserung der Lärmsituation durch die Berücksichtigung der Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens, bei dem die Trasse mit den geringsten Konflikten ermittelt wird, erfolgte auch bereits eine Berücksichtigung der Lärmsituation der einzelnen Trassenvarianten. In dieser Planungsstufe werden neben den Grenzwerten der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung auch die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatt 1 der DIN 18005 Teil 1 mit heran gezogen.
16.01.00-09	16.1 Immissionen - Lärm 09 Es wird gefordert der Verpflichtung zu einem Lärminderungsplanung nach §47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes nachzukommen.	Durch die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV erfolgt bereits das Ziel einer Lärminderungsplanung nach §47a BImSchG.
16.01.00-10	16.1 Immissionen - Lärm -10 In die Berechnungen des Lärmschutzes müssen zusätzlich auch erhöhte Verkehrswerte auf innerstädtischen Straßen (z.B. Bleckeder Landstraße) und auf den Bahnlagen berücksichtigt	Nach 16. BImSchV sind nur die Lärmemissionen von dem neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg zu beurteilen. Andere Lärmquellen sind nur dann zu berücksichtigen, wenn sich die Beurteilungspegel des neuen Verkehrsweges im Bereich der

Problem-NR	Problem	Antwort
	werden.	<p>Gesundheitsgefährdung (>70 dB(A) am Tag oder >60 dB(A) in der Nacht) bewegen. Dieses ist durch die Berücksichtigung der Lärmvorsorge ausgeschlossen.</p> <p>Zusätzlich erfolgte eine schalltechnische Untersuchung für das Bestandsnetz. Hierbei wurde die Straßenabschnitte, bei denen eine Lärmsteigerung durch den Bau der A 39 zu erwarten ist, mit den zu erwartenden Lärmbelastungen angegeben. Danach sind im Bereich der Bleckeder Landstraße der Hansestadt Lüneburg keine gravierenden zusätzlichen Lärmbelastungen zu erwarten.</p> <p>Ergänzend wird geprüft, ob eine Betrachtung des Summenpegels aus dem Bau der A 39 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen zusätzliche Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen auslöst.</p> <p>Die Ergebnisse sind in der Unterlage vom Nov. 2019 berücksichtigt. Die ergänzte Unterlage ist auf dem UVP-Portal (www.uvp.niedersachsen.de) online eingestellt.</p>
16.01.00-11	<p>16.1 Immissionen - Lärm</p> <p>-11 Die Lärmschutzmaßnahmen für die getroffene Trassenwahl sind nicht ausreichend und es ist davon auszugehen, dass diverse Nachbesserungen zum Schutz der Bevölkerung vorzunehmen sind. Diese werden die Kosten erheblich in die Höhe treiben.</p> <p>Die Planung ist nicht zukunftsorientiert und nachhaltig. Der Einwender geht von zusätzlichen Kosten für weitere Übertunnelungen aus, die durch geänderte EU-Vorgaben entstehen werden.</p>	<p>Die Lärmschutzmaßnahmen basieren auf Berechnungen die von den Prognosewerten des Verkehrs ausgehen. Dadurch ist eine einheitliche Bemessung für die Schutzfälle gewährleistet. Durch die Betrachtung der Prognosewerte ist von einer Nachhaltigkeit der Maßnahmen auszugehen.</p> <p>Tunnelbauwerke kommen nur bei hohen Zahlen von Schutzfällen und der dichten Lage an Wohngebieten zum Einsatz, weitere Bauwerke dieser Art sind daher im Abschnitt 1 nicht abzusehen.</p>
16.01.01	16.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm	
16.01.01.00-01	<p>16.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm</p> <p>-01 Durch den Umleitungsverkehr und den damit verbundenen Stau wird das Wohngebiet Moorfeld durch zusätzlichen Lärm belastet.</p>	<p>Negative Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Lüneburg durch eine Sperrung der A 39 im Verlauf der heutigen B4 bzw. östlich Lüneburg werden sicherlich nicht zu vermeiden sein. Dies gilt aber auch schon bei der heutigen B 4 und ist i.d.R. zeitlich begrenzt. Partielle Umleitungsverkehre sind auf öffentlichen Straßen ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zulässig.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Für den Umleitungsverkehr wird seitens des Vorhabenträgers ein weiträumiges Konzept erarbeitet.
16.01.01.00-01.2	16.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm -01.2 Durch den Umleitungsverkehr und den damit verbundenen Stau wird das Wohngebiet "Fuchsweg" durch zusätzlichen Lärm belastet.	Eine zusätzliche Lärmbelastung durch eine Stausituation ergibt sich für das Wohngebiet Fuchsweg nicht. Aufgrund der Sackgassenlage des Wohngebietes Fuchsweg sind hier keine Einschränkungen durch den Umleitungsverkehr zu erwarten.
16.01.01.00-02	16.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm -02 Die schalltechnische Untersuchung der Planfeststellung wurde mit den Verkehrswerten des Prognosehorizontes 2030 aktualisiert. Dabei wurden im Gegensatz zum Bezugsfall (A 39) keine die Ostumgehung verkehrsentlastenden Maßnahmen (wie z. B. die A 14) berücksichtigt. Das dürfte im Umkehrschluss bedeuten, dass die A14 in der Verkehrsprognose als entlastend für die A39 herangezogen wurde. Es muss bezweifelt werden, dass diese Annahme gerechtfertigt ist. Die A14 soll der Fortführung des Hafenverkehrs aus Wismar in Richtung Süden, Leipzig, dienen. Die Annahme, dass dieser Verkehr derzeit über den Umweg A24, A1, A7, A39 laufe, ist nicht nachvollziehbar. Deshalb wird der Neubau der A14 keine Entlastung für die A39 bewirken. Im Übrigen führt bekanntermaßen der Neubau von Autobahnen zu einer Verkehrszunahme, weil zusätzlicher Verkehr angezogen wird. Außerdem wird in diesem Planfeststellungsverfahren zwar der Abschnitt Ilmenaubrücke bis Erbstorfer Landstraße benannt. Eine Untersuchung der Gewerbegrundstücke meiner Mandanten und eine Lärmbeurteilung hat jedoch nicht stattgefunden. Auch unter diesem Gesichtspunkt weist dieses Planfeststellungsverfahren einen materiellen Mangel auf. Die Einwender gehen auch davon aus, dass die Lärmbeurteilung ohne einen Abschlag z. B. für die A14 bei den im Eigentum der Einwender stehenden Gebäuden zu einer Überschreitung der Grenzwerte führt, so dass bereits jetzt ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.	Sowohl der Bezugsfall (ohne A 39/B 190n) als auch der Planfall (mit A 39/B 190n) der Verkehrsuntersuchung A 39 berücksichtigen alle relevanten Straßenbaumaßnahmen, deren Realisierung bis 2030 zu erwarten sind. Neben den bereits im Bau befindlichen bzw. den indisponiblen/festdisponierten Maßnahmen sind dies vor allem die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Hierzu gehören auch die noch fehlenden Abschnitte der A 14 sowie der sechsstreifige Ausbau der A 7 im Abschnitt Soltau – Fallingb. Damit gibt es im Bezugsfall zwei (A 7 und A 14) und im Planfall drei leistungsfähige Autobahnen (A 7, A 39 und A 14) zwischen den Räumen Hamburg/Lübeck/Wismar im Norden und Hannover/Braunschweig/ Magdeburg im Süden. Es ist richtig, dass der „echte“ Nord-Süd-Verkehr (z.B. Wismar – Magdeburg) kaum auf eine Alternative (z.B. die A 7 oder die A 39) verlagerbar ist. Dagegen gibt es Eckverkehre (z.B. Hamburg – Magdeburg/Leipzig), für die alle drei Autobahnen eine sinnvolle Route darstellen können. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden die möglichen Verlagerungen ermittelt mit dem Ergebnis, dass durch eine zusätzliche A 39 von der A 7 bis zu 8.000 Kfz/24h und von der A 14 bis zu 4.000 Kfz/24h auf die A 39 verlagert würden. Hierin ist keine Fahrt von Schwerin nach Magdeburg enthalten, wohl aber Hamburg – Wolfsburg, Lüneburg - Hannover oder Lübeck Leipzig. Eine Entlastungswirkung durch den Bau der A 14 auf die A 39 wurde nicht untersucht, da die A 14 im Rahmen der VU A 39 „gesetzt“ ist.

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Der vom Einwender angesprochene zusätzliche Verkehr ist in der Verkehrsuntersuchung A 39 bereits berücksichtigt.</p> <p>Eine Lärmbeurteilung für das benannte Gewerbegrundstück wurde durchgeführt. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht, da die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.</p>
16.01.01.01	16.1.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Immissionsgrenzwerte	
16.01.01.01-01	<p>16.1.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Immissionsgrenzwerte</p> <p>01 Die Vorbelastungen durch andere Lärmquellen und die zusätzliche Belastung durch Zubringerverkehr werden nicht in die schalltechnische Berechnung einbezogen. Es wird Nachbesserung der schalltechnischen Untersuchung in diesem Punkt gefordert.</p>	<p>Nach 16. BImSchV sind nur die Lärmemissionen von dem neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg zu beurteilen. Andere Lärmquellen sind nur dann zu berücksichtigen, wenn sich die Beurteilungspegel des neuen Verkehrsweges im Bereich der Gesundheitsgefährdung (>70 dB(A) am Tag oder >60 dB(A) in der Nacht) bewegen. Dieses ist durch die Berücksichtigung der Lärmvorsorge ausgeschlossen.</p> <p>Ergänzend wird geprüft, ob eine Betrachtung des Summenpegels aus dem Bau der A 39 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen zusätzliche Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen auslöst.</p> <p>Die Ergebnisse sind in der Unterlage vom Nov. 2019 berücksichtigt. Die ergänzte Unterlage ist auf dem UVP-Portal (www.uvp.niedersachsen.de) online eingestellt.</p>
16.01.01.01-02	<p>16.1.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Immissionsgrenzwerte</p> <p>02 Der Lärmschutz wird als unzureichend angesehen. Die 16. BImSchV ist ungeeignet, dem Schutz Mensch durch die Wahrung der Grundrechte (Artikel 1-19 des Grundgesetzes, hier insbesondere Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG) Rechnung zu tragen. Die aus ihren erwachsenden Bestimmungen/Grenzwerte etc. hätten somit in keiner Phase des geplanten Autobahnbaus zu Grunde gelegt werden dürfen. Lärmbedingte Schädigung der Gesundheit werden im gesamten Trassenverlauf befürchtet.</p>	<p>Der Gesetzgeber hat im Rahmen der Festsetzung der Grenzwerte der 16. BImSchV das Grundrecht auf Gesundheit nach Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes berücksichtigt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.01-02.1	16.1.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Immissionsgrenzwerte -02.1 Trotz Einhaltung der Grenzwerte nach RLS-90 kann eine Gesundheitsgefährdung durch Lärm nicht ausgeschlossen werden. Vor allem mit einer Streckenführung durch dicht besiedeltes Gebiet. Nur durch Lärmschutzmaßnahmen die über den Mindeststandard hinausgehen, kann eine ausreichende Schutzwirkung erreicht werden.	Bei der Festsetzung der Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung wurde die angesprochene Gesundheitsgefährdung mit berücksichtigt. Eine Gesundheitsgefährdung kann somit durch die Einhaltung der Grenzwerte ausgeschlossen werden. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich und haushaltsrechtlich auch nicht möglich.
16.01.01.01-03	16.1.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Immissionsgrenzwerte -03 Die Einwender gehen davon aus, dass bewusst niedrigere Schwerlastverkehre angenommen werden, um den Lärmschutz für die Anwohner zu minimieren. Die Plausibilität der Verkehrszahlen und der daraus resultierenden Ansprüche auf Lärmschutz werden bezweifelt.	Die Prognose für 2030 geht im Zusammenhang mit der A 39 von einer deutlichen Steigerung der Lkw-Belastungen auf der Ostumfahrung von Lüneburg aus. Die Belastungen steigen (ohne A 39) von rund 3.500 SV/24h auf rund 5.000 Kfz/24h (+40%), mit A 39 sogar auf über 9.000 SV/24h (+150%). Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der Einwender bei diesen deutlichen Steigerungen von (zu) "gering angesetztem Lkw-Anteil" reden kann.
16.01.01.01-04	16.1.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Immissionsgrenzwerte -04 Die Annahmen und Berechnungsgrundlagen für das Schallschutzgutachten sind unklar ausgedrückt. Für die Berechnung der Grenzwerte müssten die Spitzen der Verkehrsbelastung angesetzt werden und kein Mittelwert über den Tag verteilt. Zusätzlich wird nicht deutlich ob die Werte für eine durchgehende Autobahn enthalten sind oder nur abschnittsweise.	Die der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegenden Verkehrswerte wurden streckenbezogen ermittelt und können der Unterlage 17.1.2 entnommen werden. In der RLS-90 sind die zu verwendenden Verkehrswerte festgelegt. Danach sind Spitzen der Verkehrsbelastung nicht maßgebend.
16.01.01.01-05	16.1.1.1 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Immissionsgrenzwerte -05 Das Schallschutzgutachten ist unter Berücksichtigung der Grenzwerte der DIN 18005 und der Grenzwerte für Schulen und Kindergarten der 16. BImSchV zu wiederholen. Die Grenzwerte der DIN 18005 entsprechen im Allgemeinen dem "Stand der Technik" in der Rechtsprechung. Die DIN 18005 unterscheidet, ebenso wie die TA Lärm und die Bebauungspläne im Bereich Lüne-Moorfeld zwischen "Allgemeinen	Im Zusammenhang mit der Planung zum Bau von Straßen ist nur die 16. BImSchV maßgebend. Die Orientierungswerte der DIN 18005 sind im Rahmen der städtebaulichen Planung, insbesondere bei der Ausweisung von Gebieten (Wohn-, Misch-, Gewerbegebiete) anzuwenden.

Problem-NR	Problem	Antwort
	Wohngebieten"(55dB(A)Tag/45dB(A) Nacht) und "Reinen Wohngebieten" (50dB(A) Tag/ 40dB(A) Nacht). Für die Schallschutzgutachten sollte mit den deutlich niedrigeren Grenzwerten für reine Wohngebiete gerechnet werden.	
16.01.01.02	16.1.1.2 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Gebietsnutzungen	
16.01.01.02-01	16.1.1.2 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Gebietsnutzungen -01 Der Immissionsschutz ist zum Schutz des Menschen vorzusehen, unabhängig von der Deklaration der Gebiete in denen Sie wohnen.	In der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgelegt. Diese sind zu beachten.
16.01.01.03	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung	
16.01.01.03-01	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -01 Das Beschleunigen an den Ausgängen des Lärmschutztunnels von 80 km/h auf 100 km/h ist lauter als konstantes fahren. Dies wird in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt.	Grundsätzlich sind bei der Berechnung nach RLS-90, die hier nur zu berücksichtigen ist, immer nur die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten anzusetzen. Alle weiteren Emissionen, die mit dem Verkehr auf öffentlichen Straßen verbunden sind, sind in den Formeln der RLS-90 integriert. Zusätzliche Korrekturwerte für die Berücksichtigung z.B. von Beschleunigungsvorgängen sind in der RLS-90 nicht enthalten und können daher auch nicht berücksichtigt werden.
16.01.01.03-02	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung - 02 Die zugrunde gelegten Eingangparameter sind nicht nachvollziehbar. Die Anzahl der LKW-Verkehre wird als zu niedrig eingeschätzt.	Die der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegenden Verkehrswerte wurden vom Verkehrsgutachter ermittelt, und entsprechen den Prognosewerten der Verkehrsuntersuchung. Die Prognose für 2030 geht im Zusammenhang mit der A 39 von einer deutlichen Steigerung der Lkw-Belastungen auf der Ostumfahrung von Lüneburg aus. Die Belastungen steigen (ohne A 39) von rund 3.500 SV/24h auf rund 5.000 Kfz/24h (+40%), mit A 39 sogar auf über 9.000 SV/24h (+150%). Aus der Einwendung wird nicht deutlich, inwiefern bzw. aus welchen Gründen die für den LKW-Anteil prognostizierten Steigerungen noch zu niedrig angesetzt seien, so dass hierauf nicht weiter geantwortet werden kann.

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.03-03	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -03 Die Eingangsparameter der Schalltechnischen Untersuchung werden in Frage gestellt. Die zu erwartenden steigenden Verkehrsbelastungen auf den Zubringerstraßen müssten in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt werden. Dies geht aus den Unterlagen nicht hervor.	Die Eingangsparameter der schalltechnischen Untersuchung, insbesondere die zu verwendenden maßgebenden Verkehrsstärken für die Berechnung nach RLS 90, wurden vom Verkehrsgutachter mit ermittelt. Dabei wurden neben den zu erwartenden Verkehrsstärken auf der A 39 auch die zu erwartenden Verkehrsveränderungen im vorhandenen Straßennetz festgestellt. Auf dieser Basis erfolgte eine ergänzende schalltechnische Untersuchung an den Straßenabschnitten im Bestandsnetz, auf denen eine Zunahme der Verkehrsstärke und damit der Lärmsituation zu erwarten ist. Diese Untersuchung ist in den Planfeststellungsunterlagen als 17.1.4 enthalten.
16.01.01.03-04	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -04 Der Korrekturwert für offenporigen Asphalt wird angezweifelt. Aufgrund des hohen Lkw-Anteils (15%) wird der OPA nicht zur Lärminderung beitragen.	Die in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Korrekturwerte für den offenporigen Asphalt wurden im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991 durch das Bundesministerium für Verkehr veröffentlicht und wurden damit verbindlich eingeführt.
16.01.01.03-05	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -05 Die Schallberechnungen berücksichtige nicht alle Gebäudeseiten gleichermaßen, es wird gebeten die Berechnungen zu vervollständigen. Die bereits jetzt stärker lärmbelastete Seite wurde nicht dargestellt, Außenwohnbereiche wurden nicht berücksichtigt.	Bei den in der Tabelle der Unterlage 17.1.2 aufgelisteten Gebäudeseiten, zu denen Beurteilungspegel angegeben werden, handelt es sich um repräsentative Beurteilungspunkte, mittels derer eine umfassende Beurteilung der Lärmsituation möglich ist, und somit eine Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz ermittelt bzw. ausgeschlossen werden kann. Systembedingt werden somit nicht an allen Gebäudeseiten einzelner Gebäude, oder auch an den jeweiligen Nachbargebäuden, die Beurteilungspegel in dieser Tabelle angegeben. Dieses bezieht sich auch auf die Beurteilung der Außenwohnbereiche. Da eine Berechnung der Beurteilungspegel immer an den lautesten Gebäudeseiten durchgeführt wird kann ein Anspruch auf Lärmschutz an einer nicht berechneten Gebäudeseite ausgeschlossen werden.
16.01.01.03-06	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -06 Der Immissionsort 56 stellt ein Wohnhaus dar. Es wird zum betriebsbezogenen Wohnen im Rahmen eines Gewerbebetriebes vom Grundeigentümer genutzt. In der	Der Flächennutzungsplan weist das Gebiet als Gewerbegebiet aus. Der Vorhabenträger wird unter Berücksichtigung der genehmigten und tatsächlichen Nutzung des Immissionsortes 56 eine aktualisierte Berechnung vornehmen.

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>Schallprognose wurde hier nur der Tagwert ermittelt. Die Nutzung findet jedoch auch in der Nacht statt. Insofern muss auf der Grundlage aktualisierter und realistischer Prognosen auch der Nachtwert ermittelt werden. Das betrifft im Übrigen auch weitere Bebauung an der Artlenburger Landstraße. Bei Überschreitung des Grenzwertes für den Tag- und/oder Nachtwert gemäß 16. BImSchV müsste passiver Schallschutz an Gebäuden eingeplant werden.</p>	
<p>16.01.01. 03-07</p>	<p>16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -07 Am Immissionsort 55 wird der Grenzwert von 69 dBA bzw 70 dBA tags gemäß 16. BImSchV erreicht bzw. überschritten. Im Hinblick auf die fehlende Berücksichtigung aktueller Planungen und einer anzunehmenden Veränderung der Verkehrsströme steht zu befürchten, dass der Tagwert in noch höherem Ausmaß überschritten wird. Der Nachtwert wurde nicht ermittelt, da das Architekturbüro nur tagsüber genutzt wird. Folgerichtig sollte für die Beurteilung des Lärms gemäß § 2 Abs. 3 der 16.BImSchV nicht der DTV-Wert (Kfz-24h) zugrunde gelegt werden sondern der DTV_W (DTV-Wert nur für Werkzeuge). Die dahingehende Stellungnahme meiner Mandanten im Rahmen der ersten Auslegung wurde nicht ausreichend abgewogen. Vielmehr wurden nur Nachtwerte ermittelt, die hier nicht greifen. Das Gebäude liegt innerhalb eines rechtskräftigen Bebauungsplanes, der ein Gewerbegebiet festsetzt. Das Gebäude ist zweigeschossig. Die zulässige Nutzung muss weiterhin ausgeübt werden können, ohne dass die Nutzer gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Bereits jetzt ist die Lärmbelastung erheblich. Bei Überschreitung des Tagwertes gemäß 16. BImSchV (ermittelt auf der Grundlage aktualisierter und realistischer Daten und Prognosen) müsste passiver Schallschutz am Gebäude eingeplant werden.</p>	<p>In der Unterlage 17.1.2 sind die Beurteilungspegel für den Immissionsort 55 eingetragen. Die Grenzwerte nach 16. BImSchV werden mit 60,9 dB(A) tags und 56,6 dB(A) nachts eingehalten.</p> <p>In der RLS-90 ist der bei einer Beurteilung nach 16. BImSchV zu verwendende Verkehr festgelegt. Danach ist der DTV (über alle Tage des Jahres gemittelt) zu verwenden, und nicht der DTV_W. Als Lärmschutzmaßnahme wird in dem Bereich der AS B209 offener Asphalt vorgesehen, dadurch wird eine Überschreitung der Grenzwerte verhindert.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.03-08	<p>16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -08 Immissionsort 56a</p> <p>An den Hallen wird der Grenzwert erreicht bzw. überschritten. Es ist nicht erkennbar, ob hierbei die Verlegung der Auffahrt und eine Reflexion durch die Stützwand berücksichtigt wurden. Das wäre auf jeden Fall erforderlich.</p> <p>Die Halle ist vermietet. Die bauaufsichtlich genehmigten Büroräume der Mieterin befinden sich in der südöstlichen Ecke der Halle im Obergeschoss. Insoweit stellt sich die Frage, ob dieser Umstand bei der Wahl des Immissionsortes berücksichtigt wurde. Auf der Karte 7.2 ist das nicht zu erkennen.</p> <p>Die Südfront der Halle ist verglast. Hier hat die Mieterin im Erdgeschoss ihre Geschäftsräume. Diese Firma der Veranstaltungstechnik ist auch nachts tätig. Die Büroräume sind an der Südseite angeordnet. Insofern ist für die Südwestseite auch der Nachtwert zu ermitteln.</p> <p>Bei Überschreitung des Tag und/oder Nachtwertes gemäß 16. BImSchV (ermittelt auf der Grundlage der unter 5. 1. 1 genannten neuen Daten) ist ein passiver Schallschutz am Gebäude einzuplanen.</p> <p>Die Halle muss entsprechend den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes weiterhin nutzbar sein, und zwar in einer Weise, die den Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse für die Nutzer Rechnung trägt. Die gegebenenfalls erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen müssen daher in jedem Falle in der Planung berücksichtigt werden.</p>	<p>Der Flächennutzungsplan weist das Gebiet als Gewerbegebiet aus. Der Vorhabenträger wird unter Berücksichtigung der genehmigten und tatsächlichen Nutzung des Immissionsortes 56a (bzw. ggf. differenziert zu betrachtenden Teilen davon) eine aktualisierte Berechnung vornehmen.</p>
16.01.01.03-09	<p>16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -09 Sanierungsgrenzwerte</p> <p>Aufgrund der bereits bestehenden erheblichen Lärmbelastung ist eine Überprüfung der aktuellen Lärmsituation unter Einbeziehung der B209 erforderlich.</p> <p>Falls die Auslösewerte der Lärmsanierung erreicht werden,</p>	<p>Eine Lärmsanierung an der B 209 ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Für die schalltechnische Untersuchung zum Abschnitt 1 der A 39 ist die Lärmbelastung durch den Neubau der Autobahn ausschlaggebend.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.	
16.01.01.03-09.1	<p>16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -09.1 Durch das Vorhaben wird die Zufahrt von der B209 aus Richtung Adendorf in Richtung Hamburg verändert und rückt näher an die Bebauung heran. Der Verkehr auf der Auffahrt ist in die Lärmprognose einzubeziehen.</p> <p>Sollten dann die Grenzwerte der 16. BImSchV tags und/oder nachts überschritten sein, wäre ein Lärmschutz für die betroffenen Gebäude zu gewährleisten.</p>	<p>Alle Straßenabschnitte, an denen eine bauliche Änderung im Rahmen dieser Maßnahme vorgesehen ist, wurden in den Berechnungen berücksichtigt. Auch die angesprochene Rampe wurde in den vorliegenden Berechnungen berücksichtigt. Ergänzend wird geprüft, ob eine Betrachtung des Summenpegels aus dem Bau der A 39 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen zusätzliche Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen auslöst.</p> <p>Die Ergebnisse sind in der Unterlage vom Nov. 2019 berücksichtigt. Die ergänzte Unterlage ist auf dem UVP-Portal (www.uvp.niedersachsen.de) online eingestellt.</p>
16.01.01.03-10	<p>16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -10 Es wird gefordert auch die Bereiche nördlich und westlich der Anschlussstelle Lüneburg Nord (Bardowick) einzubeziehen.</p>	<p>Im Rahmen der Beurteilung einer Anspruchsberechtigung nach 16. BImSchV können nur die Baustreckenbereiche berücksichtigt werden. Dieses erfolgte in der Unterlage 17 auch für die Anschlussstelle Lüneburg Nord.</p> <p>Für das nachgeordnete Netz wurden auf Grundlage des Frankenschneidweg-Urteils ebenfalls Untersuchungen durchgeführt, aus denen jedoch keine direkten Schallschutzmaßnahmen für das Autobahnprojekt resultieren.</p>
16.01.01.03-11	<p>16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -11 Die Ansätze für die Schallberechnungen in der Schalltechnischen Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastung (Unterlage 21.2) werden beanstandet. Nicht plausibel erscheinen die Ausführungen zur Messung des Lärms vor einer „schallharten“ Glasscheibe, die von einem Abzug von 3 dB(A) direkt vor einer schallharten Fläche ausgehen. Zum einen käme ein solcher Abzug von 3 dB(A) nur dann in Betracht, wenn sich die Lärmquelle direkt vor der Glasscheibe befände, die Fassade also der Quelle zugewandt wäre; läge sie seitlich versetzt, müsste der Reflexionsanteil, der in Abzug gebracht werden darf, niedriger ausfallen. Für die Schallberechnungen sollte ein Ersatzmessort bestimmt werden</p>	<p>Die Unterlage 21.2 empfiehlt, den Messort der Baulärmmessungen vor einem geöffneten Fenster einer der Baustelle angrenzenden Wohnung zu legen. Die Unterlage äußert sich des weiteren dazu, falls die Messung vor einem geöffneten Fenster nicht möglich ist, diese auch vor einem geschlossenen Fenster vornehmen zu können und empfiehlt, dafür eine Reflexionszuschlag zu nehmen. Der Zuschlag hängt von den Schallstrahlen ab, die von der Quelle zu dem Mikrofon führen. Typischerweise ist der Zuschlag 3 dB, wenn das Mikrofon direkt vor dem Reflektor aufgestellt ist. Auch andere Ersatzimmissionsorte sind denkbar. Dem Einwender wird insoweit zugestimmt. Die Aufstellung und Auswertung obliegt dem Messgutachter.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	und Lärmmessungen in Bezug auf einen solchen Ersatzmessort durchgeführt werden.	
16.01.01.03-12	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -12 Der Einwender (Schreiben 884) beantragt, eine schalltechnische Betrachtung der Wohnlage durchzuführen. Er weist weiter darauf hin, dass er bei einem Aufenthalt auf seinen Feldern künftig einem erheblichen Lärm ausgesetzt sein wird.	Für das Wohngebäude wird eine ergänzende schalltechnische Berechnung durchgeführt. Für den vorübergehenden Aufenthalt auf den Feldern besteht nach 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz.
16.01.01.03-13	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -13 Der Einwenders (Schreiben 884) bemängelt, dass in Unterlage 17.1.1 nicht erläutert wird, ob sich der LKW-Anteil auf ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t oder mehr als 3,5 t bezieht.	Grundsätzlich kann bei Berechnungen nach RLS-90 nur der Schwerverkehrsanteil über 2,8t zul. Gesamtgewicht berücksichtigt werden. Dieser Lkw-Anteil wird in der RLS-90 mit "p" bezeichnet. Im Erläuterungstext wurde diese Bezeichnung angegeben.
16.01.01.03-14	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -14 Der Einwender (Schreiben 884) erachtet die LKW-Anteile Tabelle I (Seite 7) der Unterlage 17. 1. 1 für zu niedrig. Sie liegen erheblich unter den Standardwerten der 16 BImSchV, ohne das hierfür eine (tragfähige) Begründung vorläge; eine solche ergibt sich auch nicht aus Kapitel 8 der Verkehrsuntersuchung Schlussbericht, Seite 18ff. Zudem differieren die Lkw-Anteile auf der Autobahn selber und auf den Anschlussstellen nach der genannten Tabelle 1 ganz erheblich , was jedenfalls in dieser Größenordnung (etwa 4/5 des Lkw-Verkehrs wären reiner Fernverkehr und nicht auf Lüneburg bezogen) nicht plausibel ist. Eine nachvollziehbare Erklärung ist nachzureichen.	<p>Die bei den schalltechnischen Berechnungen verwendeten maßgebenden Lkw-Anteile "p" wurden durch den Verkehrsgutachter projektbezogen ermittelt. Zu den in der Tabelle 3 der RLS-90 angegebenen Werten wird folgendes ausgeführt: „ Auf die Anwendung der Tabelle 3 ist zu verzichten, wenn projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die [...] herangezogen werden können." Diese projektbezogenen Werte liegen hier vor. Sie liegen teilweise deutlich unter den Pauschal-Ansätzen der RLS-90.</p> <p>Die VU A 39 zeigt in Kapitel 8.3 „Weiträumige Wirkungen“ auf, dass von den rund 60.000 Kfz/24h auf der A 39 nordwestlich Lüneburg rund 11.000 Kfz/24h die A 2 bei Wolfsburg erreichen, davon ist die Hälfte Schwerverkehr. Da die Fahrten im Schwerverkehr i.d.R. deutlich längere Fahrtweiten als im Personenverkehr aufweisen, ist der Anteil des Lkw-Verkehrs am Durchgangsverkehr auf der A 39 mit rund 50% hoch. Dies gilt allerdings für viele Fern-Autobahnen.</p> <p>Die Lkw-Anteile differieren hauptsächlich deshalb, weil die Anzahl der Pkw am Gesamtverkehr im Nahbereich Lüneburg sehr viel höher ist als in den südlicheren Abschnitten. Die absolute Anzahl der Lkw ist im Nahbereich Lüneburg mit bis zu 9.000 Lkw/24h (14% Lkw-Anteil)</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		nicht sehr viel höher als in den südlichen mit rund 7.000 Lkw/24h (bis 28% Lkw-Anteil).
16.01.01.03-15	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -15 Es werden für die Anwohner nicht die ungünstigsten Fälle betrachtet. Eine nasse Fahrbahn sei deutlich lauter als die bei der Berechnung angesetzte trockene Fahrbahn	Eine Berechnung mit nasser Fahrbahn ist nach 16. BImSchV und RLS-90 nicht möglich und somit rechtlich auch nicht zulässig.
16.01.01.03-15.1	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -15.1 Es werden für die Anwohner nicht die ungünstigsten Fälle betrachtet. Die Windrichtung spielt eine wesentliche Rolle bei der Schallausbreitung und muss betrachtet werden.	Bei den Berechnungen nach RLS-90 wird immer eine Mitwindsituation in den Formeln berücksichtigt.
16.01.01.03-15.2	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -15.2 Es werden für die Anwohner nicht die ungünstigsten Fälle betrachtet. Die Verkehrsbelastung wird gemittelt, Spitzen z.B durch sehr laute Fahrzeuge werden nicht berücksichtigt.	Die bei den schalltechnischen Berechnungen zu verwendenden Ausgangsdaten sind in der RLS-90 festgelegt. Andere Ansätze sind nicht zulässig.
16.01.01.03-16	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -16 Der Einwender fordert um Nachbesserung, denn er unterstellt dem Vorhabensträger, dass bei der Schallberechnung eine Vorbelastung der B4 angenommen wird und eine Überschreitung der Grenzwerte deshalb hingenommen wird. Auf Grundlage dieser Berechnung ist die Überschreitung unzulässig.	Die Ermittlung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgte als Lärmvorsorge. Eine Vorbelastung durch die B4 wurde nicht berücksichtigt. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte eingehalten.
16.01.01.03-17	16.1.1.3 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Schallberechnung -17 Die der Beurteilung der Lärmbelastung des Vorhabens zugrunde gelegten Eingangsparameter sind weiterhin nicht nachvollziehbar. Aus der Unterlage 21.1 (Schlussbericht zur Verkehrsuntersuchung) ist auf S. 11 zu entnehmen, dass "der Wirtschaftsverkehr bis 3,5 t zGG dem Personenverkehr zugeschlagen" worden ist. Dies entspricht nicht den gemäß der 16. BImSchV im Rahmen der	Die in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten maßgebenden Schwerverkehrsanteile "p" (über 2,8t zul. Gesamtgewicht) wurden zusätzlich durch den Verkehrsgutachter ermittelt. LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8t bis 3,5t sind somit erfasst. Die Verkehre zwischen 2,8 und 3,5 t zGG sind bei den Modellrechnungen im Leichtverkehr enthalten. Für die Zwecke der Ermittlung der schalltechnischen Parameter werden allerdings - entsprechend der RLS 90 und der BImSchV - die Lieferwagen ab 2,8

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Schalltechnischen Untersuchung zu verwendenden Rechtsvorschriften der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Gemäß der RLS-90 sowie auch der Anlage I zu §3 der 16. BImSchV ist der maßgebende LKW-Anteil mit einem zGG > 2,81 zu beachten. Der schalltechnischen Untersuchung ist hier auch kein etwaiger Umrechnungsfaktor zu entnehmen, der die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sicherstellen können. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass LKW mit einem zGG >2,8 t bis 3,5 t bislang nicht dem LKW wurden, wie es die 16. BImSchV und die RLS-90 verlangt, und dass bei Berücksichtigung dieser LKW als Teil der LKW-Verkehr nach 16. BImSchV und RLS-90 höhere Emissionen anzusetzen und dementsprechend höhere Verkehrsimmissionen zu erwarten sind. Daher ist bislang unklar, welche Eingangsparameter der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt worden sind. Eine zutreffende Berücksichtigung des LKW-Anteils ist aber erheblich, da die Höhe der Lärmbelastung, insbesondere bei Autobahnabschnitten, vom LKW-Anteil gemäß den Vorgaben der RLS-90 abhängt. Da die vorliegenden Untersuchungen hierzu keine eindeutige Aussage zu entnehmen ist, sind die Aussagen bei dem gegebenen Erkenntnisstand als nicht belastbar anzusehen, da nicht nachvollziehbar ist, dass die Anforderungen der 16. BImSchV hinsichtlich des zu berücksichtigenden LKW-Anteils zutreffend beachtet worden ist. Daher ist auch nicht sichergestellt, dass die in der Unterlage 17. 1.2 auf den Seiten 22-25 tabellarisch für die in Adendorf an den Immissionsorten 100-134 angeführten Beurteilungspegel bei Nacht den Grenzwert von 49 dB(A) nur gerade einhalten, schließt nicht aus, dass bei einer zutreffenden Berücksichtigung des LKW-Anteils der Grenzwert nicht eingehalten wird. Ein Überschreiten des Grenzwertes könnte dann auch unser Grundstück betreffen.</p>	<p>t zGG dem Schwerverkehr zugeschlagen. Hierzu wurden Umrechnungsfaktoren ermittelt, die aus den Daten der SVZ 2010 und den Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes abgeleitet wurden. Für die Zwecke der VU A 39 wurde dieser Zuschlag ermittelt zu +10%, d.h. $L_{kw} > 2,8t = 1,1 \times SV > 3,5t$.</p> <p>Grundsätzlich kann bei Berechnungen nach RLS-90 nur der Schwerverkehrsanteil über 2,8t zul. Gesamtgewicht berücksichtigt werden. Dieser Lkw-Anteil wird in der RLS-90 mit "p" bezeichnet. Im Erläuterungstext wurde diese Bezeichnung angegeben.</p>
16.01.01.04	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz	

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.04-01	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz Als Maßnahme des aktiven Schallschutzes wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80km/h zwischen AS B 209 und Stadtkoppel gefordert.	über das in den Unterlagen aufgeführte Geschwindigkeitsprofil Hinausgehende Geschwindigkeitsbeschränkungen als zusätzliche Lärmschutzmaßnahme sind nicht erforderlich, da durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung eingehalten werden.
16.01.01.04-02	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 02 Als Maßnahme des aktiven Schallschutzes wird eine Verlängerung des Tunnelbauwerks gefordert.	Bei der Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen ist grundsätzlich auch immer der §41 (2) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten, in dem die Verhältnismäßigkeit der Lärmschutzmaßnahme zum angestrebten Schutzzweck festgelegt ist. Eine Verlängerung des Tunnels kann nicht vorgesehen werden, da am nördlichen Ende des Tunnels an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung eingehalten werden, und am südlichen Tunnelende, im Bereich der Anschlussstelle zur Erbsdorfer Landstraße, eine Erhöhung der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße zu einem Vollschutz an den Gebäuden mit einem Anspruch auf passiven Lärmschutz im Obergeschoss führen würde.
16.01.01.04-02.1	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -02.1 Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes wird die Verlängerung des Tunnelbauwerks Richtung Norden gefordert.	Im Bereich des Lärmschutztunnels werden die Grenzwerte im Bereich des nördlichen Tunnelendes durch die dort vorgesehenen zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Eine Erweiterung des Lärmschutztunnels in diese Richtung, als Ersatz für die dort vorhandenen zusätzlichen Lärmschutzwände, würde zu deutlich höheren Kosten führen, die haushaltsrechtlich unter Beachtung des § 41 (2) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht vertretbar sind.
16.01.01.04-02.2	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -02.2 Als Maßnahme des aktiven Schallschutzes wird eine Verlängerung des Tunnelbauwerks Richtung Süden gefordert.	Eine Verlängerung des Tunnels südlich der Erbstorfer Landstraße ist die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben. Insbesondere im Bereich der Anschlussstelle würden sehr aufwändige Bauwerke notwendig werden, um die erforderlichen Fahrbeziehungen zu gewährleisten und die einzelnen Lärmquellen abzuschirmen. Dagegen könnte durch eine Wanderhöhung im Bereich der Erbstorfer Landstraße auch ein Vollschutz an den hier noch vorhandenen Grenzwertüberschreitungen in den oberen Geschossen einiger Wohngebäude erreicht werden.

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.04-02.3	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -02.3 Es wird gefordert die Tunnelmündungen mit speziellen dem Lärmschutz dienenden Portalen zu ergänzen. Zudem soll der OPA bis in den Tunnel hinein verbaut werden.	In den beiden Tunnelanfangsbereichen sind lärmabsorbierende Elemente vorgesehen, um die im Tunnel zu erwartenden Schallreflexionen zu reduzieren, und eine zusätzliche Lärmabstrahlung durch den Tunnelmund zu vermeiden. Eine Fahrbahnoberfläche aus offenporigem Asphalt ist im Tunnel zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht erforderlich.
16.01.01.04-02.4	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -02.4 Die Behelfsbrücke (Überführung der Erbstorfer Landstraße) am südlichen Tunnelportal soll derart konstruktiv hergestellt werden, dass sie nach Abschluss der Baumaßnahme als Tunnelportal zur Reduzierung des Knall-Effektes erhalten bleiben kann.	Ein "Knalleffekt" wird sich durch die vorgesehenen Absorptionselemente im Tunneleingangsbereich nicht ergeben.
16.01.01.04-03	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 03 Als Maßnahme des aktiven Schallschutzes wird der Einbau von Offenporigen Asphalt (OPA) gefordert, dessen dauerhafte lärmindernde Wirkung von 5 dB(A) während der gesamten Nutzungsdauer durch (im Planfeststellungsbeschluss festzuschreibende) geeignete Maßnahmen sicher zu stellen ist.	In dem Statuspapier zu offenporigen Asphaltdeckschichten, welches bereits im Februar 2009 mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 veröffentlicht wurde, wurde dem zweischichtigen OPA mit einer Schicht aus OPA 0/8 für mindestens 8 Jahre eine DStrO-Wert von -5 dB(A) zugewiesen. Durch die Weiterentwicklung der offenporigen Deckschichten kann künftig von einer noch längeren schalltechnischen Wirksamkeit ausgegangen werden. Vor Ablauf der Nutzungsdauer ist der Belag zum dauernden Erhalt seiner lärmindernden Eigenschaften rechtzeitig zu erneuern.
16.01.01.04-04	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 04 Die Kosten für die zyklische Erneuerung des OPA müssten zu den sonstigen Kosten für Lärmschutz addiert werden.	Die Kosten einer Erneuerung des OPA am Ende der schalltechnischen Wirksamkeit werden in den Variantenuntersuchungen durch die kapitalisierten Erhaltungskosten entsprechend berücksichtigt.
16.01.01.04-05	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 05 Es wird ein Knall-Effekt an den Tunnelausgängen gefürchtet und daher eine Tunnelverlängerung gefordert. Da sich an den Tunnelausgängen angrenzend Wohngebiete und ein Kleingartenverein befinden, sind diese besonders von den Auswirkungen betroffen.	Ein "Knalleffekt" wird sich durch die vorgesehene Absorptionselemente im Tunneleingangsbereich nicht ergeben. Eine Tunnelverlängerung wird ausgeschlossen, da die Verhältnismäßigkeit der Lärmschutzmaßnahme zum angestrebten Schutzzwecke zu beachten ist.
16.01.01.04-06	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 06 Zum Schutz vor dem Verkehrslärm werden grundsätzlich	Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen zur weiteren Reduzierung der

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>weitergehende Maßnahmen gefordert, da die geplanten Maßnahmen nicht ausreichend sind. Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 / 50 km/h für Lkw und 80 / 70 km/h für Pkw gefordert. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen aus der Planfeststellungsunterlage müssen benannt und mit dem Beschluss festgesetzt werden um die Lärmbelastung zu reduzieren.</p>	<p>Lärmemissionen sind nicht erforderlich. Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen resultieren aus den Planungsparametern und sind nicht durch den Verkehrslärm begründet. Sie sind in dem Erläuterungsbericht Unterlage 1 benannt. Die Schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen das Geschwindigkeitsprofil. Von Bauanfang bis Ilmenauquerung – keine Einschränkung. Von der Ilmenauquerung bis zum Tunnel – 100km/h bzw. teilweise 80km/h bei Nässe. Im Tunnel sind generell 80km/h einzuhalten Nach dem Tunnel bis zum Bauende – 100km/h.</p>
<p>16.01.01.04-06.1</p>	<p>16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -06.1 Damit die Geschwindigkeitsbegrenzungen wirksam werden, müssen Messgeräte bzw. Blitzer aufgestellt werden.</p>	<p>Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Messgeräte oder Blitzer sind somit nicht erforderlich. Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen resultieren aus den Haltesichtweiten und sind nicht durch den Verkehrslärm begründet.</p>
<p>16.01.01.04-07</p>	<p>16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 07 Durch den Entfall des Lärmschutzwalls bei Adendorf wird mit einer Immissionsmehrbelastung für Adendorf und das Wohngebiet Moorfeld gerechnet. Es wird eine Verschlechterung der Situation für die Anwohner befürchtet, da nördlich des Lärmschutztunnels kein Lärmschutz vorgesehen ist und die Wirkung des OPA nach einiger Zeit nachlässt.</p>	<p>Die Lärmemissionen nördlich des Lärmschutztunnels führen mit den dort vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutztunnel, Lärmschutzwände und ein Fahrbahnbelag mit einer offenporigen Asphaltdeckschicht) zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in Adendorf und den Wohngebieten in Moorfeld. Dadurch können auch keine weitergehenden Maßnahmen, wie z.B. ein Lärmschutzwall in Richtung Adendorf, vorgesehen werden. Insbesondere die Fahrbahnoberfläche mit einer offenporigen Deckschicht vermindert die Lärmemission bereits an der Quelle, und wirkt somit gleichermaßen gut in alle Richtungen. Nach Ablauf der schalltechnischen Wirksamkeit des OPA, der Grundlage für die Genehmigung des Vorhabens ist, muss dieser erneuert werden, um die planfestgestellte Wirksamkeit wieder herzustellen. In dem Statuspapier zu offenporigen Asphaltdeckschichten, welches bereits im Februar 2009 mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 veröffentlicht wurde, wurde dem zweischichtigen OPA mit einer Schicht aus OPA 0/8 für mindestens 8 Jahre eine DStrO-Wert von -5 dB(A)</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>zugewiesen. Durch die Weiterentwicklung der offenporigen Deckschichten kann künftig von einer noch längeren schalltechnischen Wirksamkeit ausgegangen werden.</p> <p>Hingegen ist die Pegelminderung einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalls von der Lage der Immissionsorte abhängig. Dabei vermindert sich die pegelmindernde Wirkung mit dem Abstand zur Lärmquelle deutlich. Im Bereich der Gerhard-Hauptmann-Straße würde ein zusätzlicher Wall nördlich bzw. östlich der A 39 auf Grund der dort vorhandenen Kurvenlage der A39 eine Pegelminderung unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle (3dB(A)) bewirken. Dies gilt auch für die Schallausbreitung in Richtung Adendorf.</p>
16.01.01.04-08	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 08 Es wird vollständiger aktiver Lärmschutz beantragt / gefordert.	Entsprechend der gesetzlichen Vorgabe wurde vorrangig aktiver Lärmschutz vorgesehen. Jedoch ist bei der Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen immer auch die Verhältnismäßigkeit nach § 41 (2) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten. Dieses erfolgte in dem vorliegenden Entwurf.
16.01.01.04-08.1	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz 08.1 Es wird vollständiger aktiver Lärmschutz für den Abschnitt 2, insbesondere die Ortschaften Wulfstorf und Edendorf (vor allem Sloh-Hof) beantragt / gefordert.	Das Argument bezieht sich auf die Planung des Abschnitts 2 und kann daher nicht im Rahmen dieses Verfahrens abgearbeitet werden.
16.01.01.04-10	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Lärmschutz -10 Zum Schutz des Wohngebietes "In den Kämpen" vor Lärmimmissionen wird ein Erdwall mit Waldstreifen gefordert. Der Lärmschutz ist in dem Bebauungsplan B81 verankert und wurde von der Hansestadt Lüneburg nicht umgesetzt, dadurch existiert kein Schutz Richtung Norden zur Autobahn.	Die Wohnbebauung "In den Kämpen" im Stadtteil Kaltenmoor ist auf Grund des Abstandes zur A 39 von den Lärmemissionen der A 39 nicht mehr betroffen. Die hier maßgebenden Lärmemissionen der B4 verringern sich durch den Bau der A39. Die Anfrage müsste an die Hansestadt Lüneburg gerichtet werden.
16.01.01.04-11	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Lärmschutz -11 Zum Schutz vor Lärmimmissionen für das Wohngebiet "In den Kämpen" wird auf dem Abschnitt von Neu-Hagen/Bilmer Berg bis zum Elbeseitenkanal eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf max. 100km/h gefordert.	Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind in dem Erläuterungsbericht Unterlage 1 benannt. Südlich des Tunnelbauwerks bis zum Bauende ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100km/h vorgesehen. Die Wohnbebauung "In den Kämpen" im Stadtteil Kaltenmoor ist auf Grund des Abstandes zur A 39 von den Lärmemissionen der A 39

Problem-NR	Problem	Antwort
		nicht mehr betroffen. Die hier maßgebenden Lärmemissionen der B4 verringern sich durch den Bau der A39.
16.01.01.04-12	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -12 Die Wirkung des offenporigen Asphalts lässt mit der Zeit nach, da sich der Schmutz festsetzt und die Lärminderung nachlässt. Schwerlastverkehr beschleunigt diesen Vorgang zusätzlich. Es werden für den Bereich Moorfeld zusätzlich zum offenporigen Asphalt Erhöhungen /Verlängerung der Lärmschutzwälle/-wände gefordert.	Die lärmpegelmindernde Wirkung des offenporigen Asphalts lässt zwar mit der Zeit nach, sie ist jedoch am Anfang deutlich höher als in den Berechnungen angesetzt. Bei der neueren Generation der offenporigen Fahrbahnoberflächen wird von einer lärmpegelmindernden Wirkung entsprechen der Berechnungsansätze von mindestens 8 - 10 Jahren ausgegangen. Ggf ist die Fahrbahnoberfläche nach dieser Zeit durch eine neue Oberfläche zu ersetzen. Der vorhandene Wall Richtung Adendorf und die Lärmschutzwand „An der Pferdehütte“ müssen aufgrund des breiteren Querschnittes zurückgebaut werden. Die neugebauten Lärmschutzmaßnahmen entsprechen den Anforderungen nach 16.BImSchV die durch die Autobahnplanung ausgelöst werden.
16.01.01.04-12.1	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -12.1 Die Hansestadt Lüneburg spricht sich dagegen aus vorhandene Lärmschutzanlagen wegen der schallmindernden Wirkung des geplanten Einbaus von offenporigem Asphalt zu beseitigen oder in ihrer Höhe zu reduzieren. Aus Sicht der Hansestadt sei der gewährleistete Lärmschutz alleine durch den Einbau von offenporigem Asphalt unzureichend. Um eine "Verlärmung" der betroffenen Wohngebiete zu verhindern, sind daher weitergehende Maßnahmen (bspw. Die Kombination aus OPA und Lärmschutzwällen) zu planen. Der auf der bisherigen Erkenntnisgrundlage in den Unterlagen vorgesehene alleinige Einbau von offenporigem Asphalt kann diesen Schutz nicht – dauerhaft – sicherstellen. Erst die Kombination aus der Beibehaltung eines Lärmschutzwalls und des Einbaus von offenporigem Asphalt erreicht ein Schutzniveau, das auch in Zukunft in der Lage ist, wirksam die Lärmbelastung in den betroffenen Wohngebieten soweit zu reduzieren, das weiterhin gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse bestehen.	Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen kann nur auf der Basis der geltenden Vorschriften durchgeführt werden. Hiervon ist auch die pegelmindernde Wirkung der offenporigen Fahrbahnoberflächen betroffen. Weitergehende Maßnahmen sind daher nicht möglich. Grundsätzlich ist die pegelmindernde Wirkung an der Quelle, wie sie durch den Einsatz der offenporigen Fahrbahnoberflächen erzielt wird, die effektivste Lärmschutzvariante, da alle Immissionsorte im Umfeld, unabhängig von der Lage, von dieser Pegelminderung profitieren. Vorhandene Anlagen wie Wälle oder Lärmschutzwände müssen aufgrund des breiteren Querschnittes versetzt bzw. neugebaut werden. In welchem Umfang ein Neubau stattfindet ist abhängig von der Berechnung der prognostizieren Beurteilungspegel der betroffenen Anlieger und des Variantenvergleichs zur Dimensionierung einer verhältnismäßigen Anlage.

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.04-13	<p>16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz</p> <p>-13 Statt einer rechnerisch notwendigen Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße mit einer Höhe von 8m, wird, aus städtebaulichen Gründen, nur eine 4m hohe Wand geplant. Dieser Schallschutz reicht nicht aus und muss durch lärmindernde Maßnahmen an der südlichen Ausmündung des Tunnelbauwerks ergänzt werden.</p>	<p>Eine Verlängerung des Tunnels südlich der Erbstorfer Landstraße ist die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben. Insbesondere im Bereich der Anschlussstelle würden sehr aufwändige Bauwerke notwendig werden, um die erforderlichen Fahrbeziehungen zu gewährleisten und die einzelnen Lärmquellen abzuschirmen.</p> <p>Durch eine Wanderhöhung im Bereich der Erbstorfer Landstraße könnte ein Vollschutz an den hier noch vorhandenen Grenzwertüberschreitungen in den oberen Geschossen einiger Wohngebäude erreicht werden. Derzeit ist aus städtebaulichen Gründen und einer stärkeren Verschattung von einer Erhöhung der Lärmschutzwände abgesehen worden.</p>
16.01.01.04-13.1	<p>16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz</p> <p>-13.1 Ein sog. Vollschutz liegt nur vor, wenn festgestellte Überschreitungen der in § 2 des 16. BImSchV verbindlich festgelegten Grenzwerte und damit schädliche Umwelteinwirkungen insgesamt durch gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG vorrangige Maßnahmen des aktiven Schallschutzes vermieden werden. Vorrangiger Vollschutz meint immer „aktiven“ Vollschutz. Eine Gesamtbetrachtung der Planfeststellungsunterlagen führt jedoch zu dem Schluss, dass ein solcher Vollschutz nicht durchgehalten wird. Dies ergibt sich aus den Ansätzen für passiven Schallschutz in der Unterlage 17.1.2. An verschiedenen Stellen in der Unterlage 17.1.1 (z.B. S. 20 ff.) wird deutlich, dass „städtebauliche Gründe“ bzw. das „Stadtbild“ angeführt werden, um ein Abrücken vom Grundsatz des Vollschutzes zu begründen. Für die im Wege der Abwägung vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG, welche allein den Vorrang aktiven Lärmschutzes (Vollschutz) zugunsten von Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu verdrängen mag, ist zwar anerkannt, dass neben dem ausdrücklich in § 41 Abs. 2 BImSchG genannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen</p>	<p>In der Tabelle 4 des Erläuterungstextes der Unterlage 17.1.1 werden sowohl der aktive, wie auch der passive Lärmschutz aufgeführt. Bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen wurde zwar vorrangig aktiver Lärmschutz vorgesehen, jedoch führte die Prüfung möglicher Lärmschutzmaßnahmen in einigen Bereichen auch zu einem passiven Lärmschutz. Beispielsweise wurde die Begrenzung der Wandhöhe im Bereich der Erbstorfer Landstraße, in Kombination mit zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen an einigen Gebäuden im Obergeschoss, auch aus Gründen der Vermeidung einer sehr starken Verschattung der dortigen Grundstücke vorgesehen. Durch eine Wanderhöhung im Bereich der Erbstorfer Landstraße könnte ein Vollschutz an den hier noch vorhandenen Grenzwertüberschreitungen in den oberen Geschossen einiger Wohngebäude erreicht werden.</p> <p>In den anderen Fällen im Bereich Goseburg und im Wohngebiet Neu Hagen, südl. der Bleckeder Landstraße, wurde passiver Lärmschutz vorgesehen, da eine Verlängerung oder Erhöhung der Lärmschutzwände aus wirtschaftlicher Sicht nicht verhältnismäßig wäre.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>sind, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Zu diesen anderen Belangen gehören u.a. auch die Belange der Stadtbildpflege und der Gestaltung des Ortsbildes . Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich die Frage der Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz nach den Umständen des Einzelfalles beantwortet. Die pauschale Berufung auf „städtebauliche Gründe“ ist demnach nicht geeignet, einen Verzicht auf Vollschutz zu rechtfertigen.</p>	
<p>16.01.01. 04-13.2</p>	<p>16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -13.2 Auf S. 25 der Unterlage 17.1.1 wird ausgeführt, dass an der Erbstorfer Landstraße ein Vollschutz gewährleistet wäre bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand von 4,0 m auf 7,0 m. Die Wandhöhe von 4,0 m habe sich als Vorzugsvariante ergeben; verwiesen wird auf die Unterlage 17.1.3, S. 6. Diese Tabelle ist ohne Erläuterungen nicht verständlich und im Übrigen nicht geeignet ist, die Umstände des Einzelfalles abzubilden, anhand derer allein eine Antwort auf die Frage nach der Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz beantwortet werden kann. Unabhängig davon erschließt es sich nicht, warum es unverhältnismäßig sein soll, für einen Vollschutz rd. 16.000,00 €/Schutzfall auszugeben, wenn die Kosten der Vorzugsvariante immer noch bei rd. 9.700,00 €/Schutzfall liegen. Entsprechend verhält es sich mit dem Vollschutz in anderen Bereichen. Beispielsweise lägen im Bereich Goseburg „In der Marsch“ die Kosten für den Vollschutz z.B. bei rd. 43.500,00 €/Schutzfall; Alternativen kosteten zwischen 36.000,00 € und 41.500,00 €/Schutzfall. Es wird behauptet, diese Kosten stünden „in allen Fällen „außer Verhältnis“ nach § 41 (2) BImSchG“. Warum dies so ist, wenn doch die Umstände des Einzelfalles maßgeblich in den Blick zu nehmen sind, erschließt sich hier wie für die anderen Bereiche, in denen kein Vollschutz erreicht wird, nicht.</p>	<p>Die tabellarische Darstellung der Unterlage 17.1.3 entspricht der in der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung eingeführten Vorgehensweise. Diese Variantenuntersuchung basiert vorrangig auf der im Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgegebenen Verhältnismäßigkeitsprüfung. Danach sollen die Kosten einer Lärmschutzmaßnahme im Verhältnis zu der zu erzielenden lärmindernden Wirkung stehen. Hierbei werden die Kosten pro Schutzfall nur als ein Indiz mit betrachtet. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei Kosten > 25.000,- €/Schutzfall eine Verhältnismäßigkeit nicht mehr gegeben ist.</p> <p>Durch eine Wanderrhöhung im Bereich der Erbstorfer Landstraße könnte ein Vollschutz an den hier noch vorhandenen Grenzwertüberschreitungen in den oberen Geschossen einiger Wohngebäude erreicht werden. Derzeit ist aus städtebaulichen Gründe und einer stärkeren Verschattung von einer Erhöhung der Lärmschutzwände abgesehen worden.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.04-14	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -14 Forderung ausschließlich aktiver Schallschutzmaßnahmen. Keine Verwendung von passiven Schallschutzmaßnahmen.	Nach §41 (2) BImSchG sind bei einer Überschreitung der Grenzwerte grundsätzlich auch passive Lärmschutzmaßnahmen möglich. Hierbei ist jedoch die Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Ein genereller Ausschluss passiver Lärmschutzmaßnahmen ist gesetzlich nicht vorgesehen.
16.01.01.04-15	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -15 Der bestehende Lärmschutzwall entlang der B 4 auf Höhe Fuchsweg wird als völlig ungenügend angesehen. Er sei lückenhaft und würde weder im nördlichen noch im südlichen Bereich ausreichend Schutz gewährleisten. Lärm und Schadstoffe würden den Lärmschutzwall ungehindert "umfluten" und den Fuchsweg kontaminieren. Der zwischenzeitlich erfolgte Abriss des Kreiswehrrersatzamtes verschlimmert dieses Szenario.	Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (12m hohe Gabionen-/Wall-Wandkombinationen) werden die Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung eingehalten. Ein weitergehender Lärmschutz ist nicht möglich. Der Abriss des Kreiswehrrersatzamtes hat schalltechnisch keine Auswirkungen auf die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen.
16.01.01.04-16	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -16 Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen sei zur Einhaltung der EU-Vorgaben (Schutz vor Immissionen) eine Verlängerung des Tunnels bis in den Bereich des Fuchsweges unvermeidlich.	Eine Verlängerung des Lärmschutztunnels bis in den Bereich Fuchsweg ist nach §41 (2) Bundes-Immissionsschutzgesetz unverhältnismäßig. Die EU-Vorgaben, die sich auf eine Lärmaktionsplanung an bestehenden Straßen beziehen, sind bei dieser Straßenplanung nicht anwendbar. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen verbleiben im Wohngebiet Fuchsweg keine Schutzfälle.
16.01.01.04-17	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -17 Der damals für den Fuchsweg zugesagte Lärmschutzwall entspräche in Teilen nicht der Planunterlage oder würde die erhoffte Schutzfunktion nicht erfüllen. Hätte man die tatsächliche Umsetzung des damaligen Lärmschutzwalles besser einschätzen können, wäre vom Einwendungsrecht Gebrauch gemacht worden. Der Einwender wurde in diesem Fall falsch von dem Vorhabensträger informiert. In einer Anhörung / Infoveranstaltung zur geplanten A 39 würde von Seiten des Vorhabensträgers geäußert "es gäbe keinen Lärmschutzwall für den Fuchsweg".	In den Planunterlagen werden die geplanten Lärmschutzanlagen dargestellt. Für den Fuchsweg wird eine Wall-und Wandkombination (12m über der Gradienten) vorgesehen durch die ein Vollschutz gewährleistet wird.

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.01.04-18	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -18 Aus Lärmschutzgründen werden zusätzlich Erweiterungen/ Erhöhungen/ Ergänzung von Lärmschutzwänden gefordert.	Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen kann nur auf der Basis der geltenden Vorschriften durchgeführt werden. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Ein weitergehender Lärmschutz ist rechtlich nicht möglich.
16.01.01.04-19	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -19 Von den Lärmschutzanlagen und dem passiven Lärmschutz profitieren lediglich die direkten Anwohner. Die Lärmbetroffenen die durch die ungünstige Lage in einer Windschneise leben, werden nicht berücksichtigt. Diese Art von Immissionen muss ebenfalls untersucht werden.	Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgt vorrangig für die Objekte mit einem Anspruch auf Lärmschutz. Bei den Berechnungen nach RLS-90, die zwingend anzuwenden ist, erfolgt eine Berechnung mit einer Mitwindsituation. Eine andere Berechnung ist rechtlich nicht möglich.
16.01.01.04-20	16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -20 Gemäß Nr. 37 wird von Bau-km 1+270 bis 1+530 eine vorhandene, 4 m hohe Lärmschutzwand durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 7,5 m über Gelände ersetzt. Die vorhandene Lärmschutzanlage, bestehend aus einem Wall, beginnend bei Bau-km 1+060, und einer Wand, endend bei Bau-km 1+840, wird, soweit sie nicht durch die neue Lärmschutzwand ersetzt wird, beseitigt. Die Hansestadt fordert den Beibehalt des jetzt vorhandenen Walles und der jetzt vorhandenen Wand westlich und östlich der neuen LSW – aus folgenden Gründen: Das geplante Schallschutzbauwerk ist 520 m kürzer als das jetzt vorhandene. Das vorhandene Schallschutzbauwerk ist mit seiner Höhe von max. 4 m zwar deutlich niedriger als das geplante, bietet durch die Längenausdehnung Lärmschutz, insbesondere für das Gewerbegebiet, da es sich in unmittelbarer Nähe zur Lärmquelle (Autobahn) befindet. Da in diesem Abschnitt der Autobahn keine weiteren Schallschutzmaßnahmen wie z.B. OPA für die Fahrbahn geplant sind, der Verkehr steigt, die Verkehre – hier wie im Übrigen Bereich der A 39 im PA 1 auch – dichter an die Baugebiete heranrücken und sich der aktive Schallschutz verkürzt, verschlechtert sich die Situation im gesamten Gebiet	Die von Bau-km 1+270 bis Bau-km 1+530 vorgesehene Lärmschutzwand ist zum Schutz der in diesem Bereich vorhandenen Nutzung erforderlich. Der Anspruch auf Lärmschutz und die Dimensionierung der Lärmschutzanlage beruht auf der rechtlichen Bewertung im Zusammenhang mit dem Bau der A39. Die rechtliche Beurteilung erfolgt dabei wie bei einem Straßenneubau. Lärmschutzanlagen, die aus einem früheren Verfahren, und unter ggf völlig anderen Annahmen errichtet wurden, können somit bei dieser Beurteilung nicht mit herangezogen werden. Die neue rechtliche Beurteilung in diesem Verfahren ersetzt somit die alte Beurteilung. Somit können die angrenzenden vorhandenen Lärmschutzanlagen nicht weiter erhalten bleiben.

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>gegenüber der heutigen Situation erheblich. Durch den Wegfall des Walls westlich der Wand ergibt sich eine Lücke, die den Schall auf die großflächigen Gebäude „Bei der Pferdehütte 5, 7a/b“ treffen lässt; der Schall wird von diesen Gebäuden reflektiert werden, so dass sich die Immissionen bei den Wohngebäuden im Mischgebiet durch diese Reflektionen erhöhen. Hinzu kommt, dass trotz der vorgesehenen Lärmschutzwand ein „Schutzanspruch dem Grunde nach“ an den Gebäuden „Bei der Pferdehütte 13 und 15“ bestehen bleibt, da die nächtlichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Um einer „Verlärmung“ wesentlicher Teile des Gebiets, welche die Hansestadt nicht hinnehmen muss, zu begegnen, müssen die westlich und östlich der geplanten Lärmschutzwand vorhandenen Lärmschutzanlagen beibehalten werden. Ggf. ist zu klären, ob mit anderen Maßnahmen, etwa der Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) in diesem Streckenabschnitt, die Lärmbelastung weiter reduziert werden kann. Ansprüche auf passiven Lärmschutz an den Immissionsorten 9 und 10 könnten – entsprechend dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes – so u.U. entfallen.</p>	
16.01.01.04-21	<p>16.1.1.4 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - aktiver Schallschutz -21 Die Planunterlagen gehen, auf die Lärmschutzwälle, an der Bleckeder Landstraße und Dahlenburger Landstraße, westlich und östlich der zukünftigen A 39 nicht ausdrücklich ein. Ein Rückbau ist in der Unterlage 11 nicht ausdrücklich erwähnt. Vorsorglich bittet die Hansestadt den Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde um Klarstellung. Wie im Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1981 festgehalten, bietet der westliche Lärmschutzwall einen zusätzlichen Schallschutz für das Wohngebiet „Neu Hagen“. Der östliche Lärmschutzwall schützt die nach Osten anschließenden Nutzungsbereiche. Nach Auffassung der Hansestadt Lüneburg ist der ersatzlose Wegfall von bestehenden und bereits planfestgestellten Lärmimmissionsschutzanlagen generell und auch im konkreten Fall nicht akzeptabel.</p>	<p>Die Beurteilung der neuen Lärmschutzanlagen basiert auf der 16.BImSchV. Aufgrund des breiteren Querschnittes der Autobahn müssen die Böschungsbereiche angepasst werden. Dadurch werden vorhandene Wälle verdrängt. Für den Neubau der Lärmschutzanlagen wird der prognostizierte Lärm durch die Autobahn herangezogen. Zur Dimensionierung wird außerdem eine Variantenuntersuchung durchgeführt um eine verhältnismäßige Lösung zu finden. Westlich der Trasse Richtung Stadtkoppel und Dahlenburger Landstraße wurden die neuen Wände/Wälle entsprechend den Anforderungen und neuen Trassenführung dimensioniert. Die Änderungen an den östlichen Wallanlagen löst keine Schutzfälle aus, daher sind hier keine neuen Anlagen notwendig.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	Auf die zusätzliche Schutzfunktion insbesondere des östlichen Walles im Zusammenhang mit dem in diesem Bereich vorhandenen Sonderlandeplatz und dem hieraus resultierenden Flugverkehr wird erneut hingewiesen.	
16.01.01.04-22	24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -16 Es wird die Erhöhung der vorhanden Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße ab Hölderlinstraße nach Osten und bis zum Brandheider Weg auf 4,0 m gefordert.	Die Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße hat in den Planfeststellungsunterlagen eine Höhe von 4m. (Unterlage 7.2 Blatt 5)
16.01.01.05	16.1.1.5 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Passiver Schallschutz	
16.01.01.05-01	16.1.1.5 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Passiver Lärmschutz -01 Zum Schutz vor Lärmimmissionen für das Wohngebiet "In den Kämpen" wird passiver Lärmschutz gefordert.	An der Wohnbebauung "In den Kämpen" liegen auf Grund des Abstandes zur A 39 keine Grenzwertüberschreitungen vor. Daher ist passiver Lärmschutz hier nicht möglich.
16.01.01.05-02	16.1.1.5 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Passiver Schallschutz -02 Für die Wohngebäude in der "Rabensteinstraße" und "Fuchsweg" werden passive Lärmschutzmaßnahmen gefordert.	Im Bereich Fuchsweg werden durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte eingehalten. Zusätzlicher passiver Lärmschutz ist nicht erforderlich. An der Wohnbebauung in der Rabensteinstraße werden Grenzwerte auf Grund des Abstandes zur A 39 nicht überschritten. Daher ist hier passiver Lärmschutz nicht erforderlich.
16.01.01.05-03	16.1.1.5 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Passiver Lärmschutz -03 Zum Schutz vor Lärmimmissionen für das Wohngebiet Moorfeld wird passiver Lärmschutz gefordert.	Im Bereich der Chamissostraße und Von-Kleist-Straße werden an einigen Gebäuden im Obergeschoss die Nachtgrenzwerte überschritten. Hier ist passiver Lärmschutz auf der Basis der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung vorgesehen. An den anderen Gebäuden in Moorfeld werden mit den dort vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte eingehalten. Daher ist ein weitergehender passiver Lärmschutz nicht erforderlich.
16.01.01.05-04	16.Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Passiver Lärmschutz -04 Durch die Lärmbelastung können die Fenster im Sommer nicht geöffnet werden. Aus diesem Grund wird eine Klimaanlage für das Haus gefordert.	Der Passive Lärmschutz an den Gebäuden kann rechtlich nur auf der Basis der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung erfolgen. Hiernach sind Klimaanlage im Zusammenhang mit passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich.
16.01.01.05-05	16.1.1.5 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Passiver Lärmschutz -05 Durch den notwendigen passiven Lärmschutz erhalten die Betroffenen Lüftungsanlagen, da ein öffnen der Fenster nicht	Nach Nr. 16 (2) der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 zählen die Betriebskosten nicht zu den erstattungsfähigen Kosten.

Problem-NR	Problem	Antwort
	möglich ist. Die Energiekosten für den Betrieb der Lüftungsanlagen der Fenster sind vom Vorhabensträger zu tragen bzw. angemessen zu entschädigen.	
16.01.01.05-06	16.1.1.5 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Passiver Lärmschutz -06 Die passiven Lärmschutzmaßnahmen wie neue Türen und Fenster müssen zusätzlich auch einbruchssicher sein, da durch die Autobahn auch ein Anstieg der Kriminalität erwartet wird.	Bei einem Austausch von Türen und Fenstern aus Gründen des Lärmschutzes wird jeweils die vorhandene Situation berücksichtigt, bzw werden nur einbruchssichere Türen oder Fenster erstattet, wenn vorher auch einbruchssichere Türen und Fenster vorhanden waren. Der im Einwand formulierten Befürchtung, dass durch den Bau der A 39 mit einem Anstieg der Kriminalität zu rechnen sei, folgt die Vorhabensträgerin nicht. Es sind keine sachlich fundierten Studien oder Untersuchungen bekannt, in denen ein solcher Sachzusammenhang nachgewiesen bzw. belegt worden ist. Die Anschlussstellen im Raum Lüneburg sind bereits jetzt vorhanden, so dass es hier zu keiner relevanten Änderung kommt
16.01.01.06	16.1.1.6 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Außenwohnbereiche	
16.01.01.06-01	16.1.1.6 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Außenwohnbereiche -01 Es wird die Verlärmung von geschützten Außenwohnbereichen im Bereich Moorfeld geltend gemacht.	Die Außenwohnbereiche mit einem Anspruch auf Lärmschutz im Bereich Moorfeld werden durch die dort vorgesehen aktiven Lärmschutzmaßnahmen geschützt. Ein weitergehender aktiver Lärmschutz ist rechtlich nicht möglich.
16.01.01.06-02	16.1.1.6 Immissionen - Lärm - Verkehrslärm - Außenwohnbereiche 02 Für die erhöhte Lärmbelastung, vor allem während der Bauphase, werden vollständiger Lärmschutz sowie eine angemessene Entschädigung verlangt. Hierbei ist auch die Verlärmung der Außenwohnbereiche zu berücksichtigen.	Ein Baulärmschutzkonzept ist in Unterlage 21.2 enthalten und wird entsprechend umgesetzt. Darin enthalten sind aktive Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. mobile Lärmschutzwände. Die Baustellengeräusche werden überwacht und bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle Schallminderungsmaßnahmen veranlasst. Sind schallmindernde Maßnahmen technisch nicht umsetzbar, greift ggf. ein Entschädigungsverfahren. Die Außenwohnbereiche mit einem Anspruch auf Lärmschutz werden durch die vorgesehen aktiven Lärmschutzmaßnahmen geschützt. Ein weitergehender aktiver Lärmschutz ist rechtlich nicht möglich.
16.01.02	16.1.2 Immissionen - Lärm - Gesamtlärm	

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.02-01	16.1.2 Immissionen - Lärm - Gesamtlärm -01 Es wird eine Gesamtlärbetrachtung gefordert, in der sowohl der Neubau als auch die Umbaumaßnahme im Bestand betrachtet wird.	Nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind nur die Baustreckenbereiche entsprechend der in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes festgesetzte Vorgehensweise zu behandeln. Danach werden alle Straßenabschnitte betrachtet, auf denen im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 Baumaßnahmen vorgesehen sind. Ergänzend wird geprüft, ob eine Betrachtung des Summenpegels aus dem Bau der A 39 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen zusätzliche Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen auslöst. Die Ergebnisse sind in der Unterlage vom Nov. 2019 berücksichtigt. Die ergänzte Unterlage ist auf dem UVP-Portal (www.uvp.niedersachsen.de) online eingestellt.
16.01.03	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz	
16.01.03-01	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -01 Die Grundlagen für die Berechnung der Schalltechnischen Untersuchung im nachgeordneten Netz sind fehlgeschlagen. Es ist anzunehmen, dass bereits jetzt Überschreitungen auf der B 209 im Bereich Brietlingen vorhanden sind. Sollten die Grenzwerte überschritten werden, müssen zwingend Schutzmaßnahmen vorgesehen werden.	Die schalltechnische Untersuchung im nachgeordneten Straßennetz basiert auf den vom Verkehrsgutachter ermittelten prognostizierten Verkehrswerten. In dieser Verkehrsuntersuchung wurde für die B 209 im Bereich Brietlingen keine Erhöhung der Verkehrswerte ermittelt, die ursächlich mit dem Bau der A 39 im Zusammenhang stehen. Eine schalltechnische Untersuchung unter dem Aspekt einer Lärmsanierung in diesem Bereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Schalltechnische Untersuchung kann somit im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 nicht erfolgen.
16.01.03-02	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -02 Es wird gerügt, dass für Brietlingen an der B209 keine Pegel für den Bezugs- und Planfall vorhanden sind. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens ist von Grenzwertüberschreitungen auszugehen. Die Prognose dürften fehlgeschlagen sein. Es sei mit deutlich mehr Verkehr auf der B209 zu rechnen. Es wird gefordert die Verkehrsprognose auch auf den Raum Brietlingen auszuweiten.	Die B209 wurde in der Verkehrszählung berücksichtigt und ist Bestandteil der Verkehrsuntersuchung. Im Raum Brietlingen ist mit einem Zuwachs von 900Kfz/24h zu rechnen. Aus lärmtechnischer Sicht ergeben sich aus dem Zuwachs keine wesentlichen Verschlechterungen. Im Rahmen der Untersuchung zum nachgeordneten Netz ist keine Erhöhung von mehr als 0,2 dB(A) zu erwarten.

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.03-03	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -03 Aus der Verkehrsuntersuchung 2015 ist ersichtlich, dass im Planfall im Strombündel A 39 (nördlich Lüneburg) - von dem Bardowick betroffen ist, da die Strecke direkt durch die Ortslage führt - die A 39 von ca. 60.500 Kfz/24h befahren werden wird. Die Kfz/24h erhöhen sich damit um ca. 24.000 und verdoppeln sich nahezu. Eine solche Erhöhung ist ohne weitere Immissionsschutzmaßnahmen (Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen, Infraschall,...) für die Bardowicker Ortslage nicht hinnehmbar	Für die A 39 im Bereich Bardowick wurden im Planfall 8 (mit durchgehender A 39) Erhöhungen von bis zu 2 dB(A) ermittelt. Die dort vorhandenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen schirmen den Lärm jedoch effektiv ab. Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht konnten an den nächstgelegenen Wohngebäuden nicht ermittelt werden. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden auf der Basis dieser Untersuchungsergebnisse derzeit nicht erforderlich.
16.01.03-04	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -04 Es wird eine Gesamtschau der Entwicklung der A 39 zu Belastungsgrenzen vermisst. Die Gemeinde Stelle ist besonders betroffen von den Quell- und Zielverkehren aus der Region Lüneburg. Da es sich nicht um eine Neubaumaßnahme im Gemeindebereich handelt, jedoch durch die Fortführung ein deutlicher Mehrverkehr generiert wird, bleibt die Frage, inwieweit Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden müssen. Die Gemeinde fordert das den Planunterlagen beigefügte Verkehrsgutachten dahingehend zu ergänzen, inwieweit die Erhöhung der Verkehrsfrequenz Auswirkungen auf die vom Durchgangsverkehr betroffenen Gemeinden hat, insbesondere im Hinblick auf das nachgeordnete Straßennetz. Mit welchen Maßnahmen soll diesen Auswirkungen begegnet werden, um den Schutz der Steller Bürger vor erheblichen Auswirkungen zu gewährleisten?	Im Bereich der Gemeinde Stelle ist die bestehende A 39 im Planfall 2030 (mit neuer A 39) um rund 10.000 Kfz/24h (5.000 SV/24h) höher belastet als im Bezugsfall (ohne neue A 39). Im nachgeordneten Netz gibt es im Raum Stelle keine relevanten Belastungsveränderungen (<200 Kfz/24h). Auf der A 39 im Bereich Stelle wurden auf der Basis der prognostizierten Verkehrsstärken Erhöhungen der Beurteilungspegel von bis zu 1,7 dB(A) ermittelt. Insbesondere im Bereich des querenden Büllhorner Weges reicht die Wohnbebauung bis an der A 39. Die Grenzwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags werden nicht überschritten. Eine schalltechnische Untersuchung unter dem Aspekt einer Lärmsanierung in diesem Bereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Schalltechnische Untersuchung kann somit im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 nicht erfolgen.
16.01.03-04.1	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -04.1 Die Gutachter gehen davon aus, dass von der zu erwartenden Verkehrsmenge 80 % Quell- und Zielverkehr aus der Region Lüneburg stammen. Damit wird der Verkehr aus Richtung Hamburg sowie in Gegenrichtung immer die Gemeinde Stelle queren. Welche Auswirkungen sind	Auf der A 39 im Bereich Stelle wurden auf der Basis der prognostizierten Verkehrsstärken Erhöhungen der Beurteilungspegel von bis zu 1,7 dB(A) ermittelt. Insbesondere im Bereich des querenden Büllhorner Weges reicht die Wohnbebauung bis an der A 39. Eine schalltechnische Untersuchung unter dem Aspekt einer Lärmsanierung in diesem Bereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Schalltechnische Untersuchung

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>hiervon zu erwarten? Was bedeutet dies in Bezug auf den Lärmschutz der anliegenden Gemeinden?</p>	<p>kann somit im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 nicht erfolgen.</p>
<p>16.01.03-05</p>	<p>16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -05 Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Derzeit hat der die Gemeinde Stelle betreffende Abschnitt der BAB A 39 eine Verkehrsbelastung von ca. 35.200 Fahrzeugen in 24 Stunden. Mit der prognostizierten Erhöhung der Verkehrsmenge um ca. 11.000 Fahrzeuge ist das etwa 1/3 der Bestandsbelastung und somit als wesentliche Änderung anzusehen. Dementsprechend ist zu prüfen, inwieweit Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen geltend gemacht werden können. Es ist der Nachweis zu führen, dass für bestehende und geplante Wohngebiete der Gemeinde Stelle der Beurteilungspegel nach dem Ausbau der A 39 sich nicht um mehr als 3 dB(A) erhöht, bzw. 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht überschreitet. Der Anteil des LKW Verkehrs ist hier gesondert anzugeben und zu berücksichtigen. Die auch als Umleitungsstrecken genutzten qualifizierten Straßen (innerhalb der Gemeinde Stelle die K 86, K 22, K1, K8) und auch Gemeindestraßen sind zeitweise bereits heute sehr stark belastet. Im Umleitungsfall (wie dies beim BAB - Ausbau im Jahre 2016 der Fall war) stößt insbesondere die K 86 (mit rund 11.000 Fahrzeugen am Tag) an ihre Grenzen.</p>	<p>Eine wesentliche Änderung nach 16. BImSchV bezieht sich auf einen Straßenabschnitt in dem eine Baumaßnahme vorgesehen ist, diese liegt hier somit nicht vor. Die Planungsgrenzen enden an der AS Lüneburg –Nord (L216).</p> <p>Auf der bestehenden A 39 im Bereich Stelle wurden auf Basis der prognostizierten Verkehrsstärken Erhöhungen der Beurteilungspegel von bis zu 1,7 dB(A) ermittelt. Insbesondere im Bereich des querenden Büllhorner Weges reicht die Wohnbebauung bis an der A 39. Eine schalltechnische Untersuchung unter dem Aspekt einer Lärmsanierung in diesem Bereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Schalltechnische Untersuchung kann somit im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 nicht erfolgen.</p>
<p>16.01.03-06</p>	<p>16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -06 Durch die geplante Verkehrsführung auf der B 216 werden Verzögerungen verursachte die den Verkehr, insbesondere in der Bauphase, auf die K 40 drängen und somit in Wendisch Evern zu Verkehrslärmzunahmen führen.</p>	<p>Die Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2030 auf dem nachgeordneten Netz sinkt durch den Bau der A 39 gegenüber dem Bezugsfall (ohne A 39 aber mit allen Vorhaben, deren Realisierung bis zum Jahr 2030 zu erwarten ist) maßgeblich. So sind auf der B 216 im Bereich der Ortslage Barendorf deutlich reduzierte Belastungen (um bis zu -5.300 Kfz/24h westlich Barendorf) zu erwarten. Für die K 40 in/aus Richtung Wendisch Evern von -200 Kfz/24h prognostiziert.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Während der Bauphase kann es zu Verkehrsverlagerungen kommen, die die Ortslagen im Umkreis von Lüneburg belasten werden. Um diese unvermeidbaren Verlagerungen während möglicher Störfälle und Vollsperrungen soweit wie möglich kontrollieren zu können, entwickelt der Vorhabenträger derzeit ein weiträumiges Umleitungskonzept.
16.01.03-07	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -07 Durch die Verlagerung der Verkehre und die steigende Verkehrsbelastung der nachgeordneten Straßen werden die Belastungen durch Lärm auch dort steigen. Dadurch ergibt sich dort auch eine Betroffenheit der Anwohner.	Die schalltechnischen Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz wurden in den Unterlagen 17.1.4 ermittelt und mit Angaben zu den jeweiligen Betroffenheiten dargestellt.
16.01.03-08	16.1.3 Immissionen - Lärm - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz -08 Unklar bleibt, weshalb in den schalltechnischen Untersuchungen (hier Unterlage 17. 1. 4. 3. 2- Blatt 1 und 2: Lärmzuwachs im Bestandsnetz-Juli 2017) einzelne, vornehmlich gewerblich genutzte Objekte (Nr.1 -16) einer Überprüfung unterzogen wurden, andere der Wohnnutzung unterliegende Gebäude nicht (z.B. Hamburger Straße 11-19A und 18 bis 22, Ahlerweg 2, Horster Landstraße 2, Unner de Bult I, Fachenfelder Weg 1-3). Hierzu wird um Erläuterung und ggf. Ergänzung gebeten	Wie im Erläuterungstext der Unterlage 17.1.4.1 unter Punkt 3.2 dargestellt wurde, erfolgten neben der Isophonenbetrachtung an den Gebäuden, an denen ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht anhand der Isophonen zu erwarten ist, zusätzlich Einzelpunktberechnungen. Dieses betrifft die in Unterlage 17.1.4.3.2 Blatt 1 und 2 aufgeführten Gebäude.
16.01.04	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm	
16.01.04-01	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm 01 Es wird ein umfassendes Baulärmschutzkonzept für die bebauten Bereiche, z.B. Moorfeld gefordert. Besonders bei der Erstellung des Tunnelbauwerks müssen die umliegenden Wohnbereiche geschützt werden.	In der Unterlage 21.2 ist das Baulärmkonzept genannt. Es enthält folgende Maßnahmen: - Die Baustellenverkehre fahren auf der heutigen B4 - Während des Rückbaus der Fahrbahnen bleiben die jetzigen Lärmschutzanlagen, vor der Errichtung der neuen Fahrbahnen werden die geplanten Lärmschutzanlagen errichtet - Im Bereich Moorfeld werden die bestehenden Stützwände erst dann zurückgebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind - Für die Errichtung der Stützwände werden Bohrgeräte verwendet

Problem-NR	Problem	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> - Der Bauablauf sieht in der lärmtechnisch sensiblen Nachtzeit (20 Uhr bis 6 Uhr) keinen Baustellenbetrieb vor - Vor dem Betrieb eines Bohrgerätes zur Herstellung der Bohrpfahlwand in Moorfeld ist eine Abschirmung mit h=3m (mobile Wand) über der Arbeitsebene zu errichten - Auf die Baustelle dürfen nur Baumaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen werden, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen.
16.01.04-02	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm 02 Es wird ein kontinuierliches, begleitendes Lärmmonitoring während der Bauzeit gefordert.	<p>Gemäß der Unterlage 21.2 ist ein Baulärmmonitoring vorgesehen. Es enthält vier Ziele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dokumentation der tatsächlichen Baulärmsituation des Baustellenbetriebes 2. Kommunikation der Messergebnisse an die Anwohner 3. Baulärminderung sehr lauter Baustellengeräusche 4. Baustellenüberwachung unvorhersehbarer Baustellengeräusche
16.01.04-02.1	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -02.1 Das im Baulärmgutachten vorgeschlagene Monitoring konzept ist festzuschreiben. Es werden kontinuierliche und baubegleitende Messungen gefordert. Ergänzend muss in Handlungskonzept entwickelt werden und die Grenzwerte festgelegt werden.	<p>Gemäß der Unterlage 21.2 sind baubegleitende Geräuschmessungen vorgesehen. Die Baustellengeräusche werden überwacht und bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle Schallminderungsmaßnahmen veranlasst. Sind schallmindernde Maßnahmen technisch nicht umsetzbar, greift ggf. ein Entschädigungsverfahren. Zur Kommunikation zwischen Anwohner und Bauherrin errichtet die Bauherrin eine Anlaufstelle.</p>
16.01.04-02.2	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -02.2 Die Überlegungen im Kapitel 3.4 der Unterlage 21. 2. Monitoring, Kommunikation und Partizipation werden ausdrücklich begrüßt. Die Gemeinde Adendorf geht davon aus, in die Erarbeitung entsprechender Konzepte mit eingebunden zu werden. Denn sie wird während der gesamten Bauzeit eine wichtige Funktion als Mittler zwischen Vorhabensträger, Behörden und Betroffenen zu erfüllen haben - eine Funktion, die sie nur bei Einbindung von Beginn an erfüllen kann. Es soll deutlich werden, dass es sich bei den konzeptionellen Erwägungen des Gutachters nicht nur um Vorschläge handelt. Vielmehr sollte sich der Vorhabensträger selbst ausdrücklich	<p>In der Unterlage 21.2 ist das Baulärmkonzept genannt. Es enthält folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Baustellenverkehre fahren auf der heutigen B4 - Während des Rückbaus der Fahrbahnen bleiben die jetzigen Lärmschutzanlagen, vor der Errichtung der neuen Fahrbahnen werden die geplanten Lärmschutzanlagen errichtet - Im Bereich Moorfeld werden die bestehenden Stützwände erst dann zurückgebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind - Für die Errichtung der Stützwände werden Bohrgeräte verwendet - Der Bauablauf sieht in der lärmtechnisch sensiblen Nachtzeit (20 Uhr bis 6 Uhr) keinen Baustellenbetrieb vor - Vor dem Betrieb eines Bohrgerätes zur Herstellung der

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>zu Monitoring, Kommunikation und Partizipation bekennen und verbindlich erklären, dass er so, wie im Gutachten beschrieben, verfahren werde. Sollte der Vorhabensträger dazu nicht bereit sein, müsste der Planfeststellungsbeschluss die notwendigen Anordnungen ganz konkret enthalten. Der Zeitpunkt, ab dem Geräuschmessungen durchzuführen sind, ist entsprechend der Beschreibung unter Nr. 3. 4.2, Satz 1, vorzugeben. Die Messorte sind zu bezeichnen, ebenfalls die Zumutbarkeitsschwellen. Anzuordnen ist, dass und nach welchen Kriterien Entschädigungen zu leisten sind, wenn die Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Zu beachten ist ferner, dass der Vorhabensträger bei sich abzeichnenden Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwellen angehalten sein muss, Maßnahmen zu entwickeln und zu ergreifen, um nicht erst das Überschreiten von Gesundheitsschwellenwerten zu vermeiden, sondern schon im Vorfeld dieser Grenze den Lärm zu vermindern. Dementsprechend sind baubegleitende Schallpegelmessungen im Zuge der Baudurchführung nicht nur zu "empfehlen" (vgl. Unterlage 21.2, Seite 46 oben), sondern anzuordnen, ebenso die automatische Datenübertragung in einer Form, dass Probleme schnellstmöglich erkannt und gelöst werden können.</p>	<p>Bohrpfahlwand in Moorfeld ist eine Abschirmung mit h=3m (mobile Wand) über der Arbeitsebene zu errichten - Auf die Baustelle dürfen nur Baumaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen werden, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen.</p> <p>Außerdem enthalten sind die vier Ziele: 1. Dokumentation der tatsächlichen Baulärmsituation des Baustellenbetriebes 2. Kommunikation der Messergebnisse an die Anwohner 3. Baulärminderung sehr lauter Baustellengeräusche 4. Baustellenüberwachung unvorhersehbarer Baustellengeräusche</p> <p>Zusätzlich sind in Unterlage 21.2 baubegleitende Geräuschmessungen vorgesehen. Sobald Messungen zeigen, dass sehr laute Baustellengeräusche vorgekommen sind, werden Schallminderungsmaßnahmen geprüft. Zur Kommunikation zwischen Anwohner und Bauherrin errichtet die Bauherrin eine Anlaufstelle.</p> <p>Die Beteiligung der Gemeinde Adendorf wird im Rahmen der Bauvorbereitung und während der Durchführung angestrebt.</p> <p>Entschädigungen aufgrund von Baulärm werden bei Bedarf in einem Ergänzungsverfahren bestimmt. Sie sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.</p>
16.01.04-02.3	<p>16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -02.3 Es wird ein kontinuierliches, begleitendes Lärmmonitoring und während der Bauzeit gefordert, welches verbindlich beschlossen werden soll oder Teil des Planfeststellungsbeschlusses sein soll. Hierbei sollen Messorte und Zumutbarkeitsschwellen benannt werden. Auch Entschädigungen bei Überschreitungen sind vorab zu regeln. Die Hansestadt Lüneburg muss zwingend in die Monitoring-, Kommunikations- und Beteiligungsprozesse und damit bereits frühzeitig in die Erarbeitung entsprechender Konzepte mit</p>	<p>In der Unterlage 21.2 ist das Baulärmkonzept genannt. Es enthält folgende Maßnahmen: - Die Baustellenverkehre fahren auf der heutigen B4 - Während des Rückbaus der Fahrbahnen bleiben die jetzigen Lärmschutzanlagen, vor der Errichtung der neuen Fahrbahnen werden die geplanten Lärmschutzanlagen errichtet - Im Bereich Moorfeld werden die bestehenden Stützwände erst dann zurückgebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind - Für die Errichtung der Stützwände werden Bohrgeräte verwendet - Der Bauablauf sieht in der lärmtechnisch sensiblen Nachtzeit (20</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>eingebunden werden. Denn sie wird während der gesamten Bauzeit zwangsläufig Ansprechpartnerin für Vorhabensträger, Behörden und Betroffene sein – eine Funktion, die sie nur bei Einbindung in die o.a. Prozesse von Beginn an erfüllen kann.</p>	<p>Uhr bis 6 Uhr) keinen Baustellenbetrieb vor</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vor dem Betrieb eines Bohrgerätes zur Herstellung der Bohrpfahlwand in Moorfeld ist eine Abschirmung mit h=3m (mobile Wand) über der Arbeitsebene zu errichten - Auf die Baustelle dürfen nur Baumaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen werden, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen. <p>Außerdem enthalten sind die vier Ziele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dokumentation der tatsächlichen Baulärmsituation des Baustellenbetriebes 2. Kommunikation der Messergebnisse an die Anwohner 3. Baulärminderung sehr lauter Baustellengeräusche 4. Baustellenüberwachung unvorhersehbarer Baustellengeräusche <p>Zusätzlich sind in Unterlage 21.2 baubegleitende Geräuschemessungen vorgesehen. Die Baustellengeräusche werden überwacht und bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle Schallminderungsmaßnahmen veranlasst. Sind schallmindernde Maßnahmen technisch nicht umsetzbar, greift ggf. ein Entschädigungsverfahren. Zur Kommunikation zwischen Anwohner und Bauherrin errichtet die Bauherrin eine Anlaufstelle.</p> <p>Die Beteiligung der Hansestadt Lüneburg wird im Rahmen der Bauvorbereitung und während der Durchführung angestrebt.</p> <p>Entschädigungen aufgrund von Baulärm werden bei Bedarf in einem Ergänzungsverfahren bestimmt. Sie sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.</p>
<p>16.01.04-02.4</p>	<p>16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -02.4 Unabhängig von dem Lärmmonitoring sind die Ansätze für die Zumutbarkeitsschwellen zu hinterfragen. Ermittelt werden sie auf der Grundlage des Verkehrslärms auf den von Baulärm beaufschlagten Grundstücken. Dieser</p>	<p>Im Gegensatz zum Verkehrslärm wird bei der Messung von Baustellenlärm das Taktmaximalpegelverfahren angewendet, welches den Maximalpegel besonders berücksichtigt. Insoweit ist dem Unterschied in der vermuteten Belästigung in gewisser Weise schon Rechnung getragen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Herleitungsansatz greift insofern zu kurz, als er nicht beachtet, dass die Lästigkeit von Verkehrslärm typischerweise eine geringere ist als die Lästigkeit von Baulärm. Bemisst man die Zumutbarkeitsschwelle nur nach dem Verkehrslärm, findet die besondere Lästigkeit von Baulärm keinerlei Berücksichtigung bei der Schwellenermittlung. Dies überzeugt nicht, geht es doch gerade um die Bewertung der Zumutbarkeit von Baulärm.</p> <p>Es reicht nicht aus, dass er erst bei unmittelbar drohendem Überschreiten von Gesundheitsschwellenwerten tätig wird, vielmehr muss schon im Vorfeld dieser Grenze der Lärm gemindert werden.</p>	<p>Ein Baulärmschutzkonzept ist in Unterlage 21.2 genannt und wird so umgesetzt. Die Baustellengeräusche werden überwacht und bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle Schallminderungsmaßnahmen veranlasst. Sind schallmindernde Maßnahmen technisch nicht umsetzbar, greift ggf. ein Entschädigungsverfahren.</p>
16.01.04-03	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -03 Forderung eines vollständigen Lärm- und Immissionsschutzes auch schon während der Bauzeit	<p>In der Unterlage 21.2 ist das Baulärmkonzept genannt. Es enthält folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Baustellenverkehre fahren auf der heutigen B4 - Während des Rückbaus der Fahrbahnen bleiben die jetzigen Lärmschutzanlagen, vor der Errichtung der neuen Fahrbahnen werden die geplanten Lärmschutzanlagen errichtet - Im Bereich Moorfeld werden die bestehenden Stützwände erst dann zurückgebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind - Für die Errichtung der Stützwände werden Bohrgeräte verwendet - Der Bauablauf sieht in der lärmtechnisch sensiblen Nachtzeit (20 Uhr bis 6 Uhr) keinen Baustellenbetrieb vor - Vor dem Betrieb eines Bohrgerätes zur Herstellung der Bohrpfahlwand in Moorfeld ist eine Abschirmung mit h=3m (mobile Wand) über der Arbeitsebene zu errichten - Auf die Baustelle dürfen nur Baumaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen werden, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen.
16.01.04-04	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -04 Die mobilen Lärmschutzwände für die Herstellung der Bohrpfahlwände müssen in jedem Fall eingesetzt werden.	<p>Bei der Herstellung der Bohrpfahlwände ist vorgesehen mobile Lärmschutzwände einzusetzen. Dies wird im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und dem Baulärmkonzept (Unterlag 21.2) festgehalten.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.01.04-05	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -05 Die Baulärmuntersuchung weist Mängel auf. Für verlässliche Angaben muss die Ausführungsplanung bzw. Ausschreibung vorliegen und die Maßnahmen bereits zur Planfeststellung dargestellt werden.	Eben weil die Bauausführung nur in Grundzügen geplant ist und im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert wird, empfiehlt die Unterlage 21.2 im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses Auflagen zu erlassen, die dann die Bauausführenden zu beachten haben. Zur Überwachung ist eine Baulärmmonitoring geplant.
16.01.04-06	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -06 Die Ansätze für die Prognosezahlen und Grenzwerte für das Baulärmgutachten werden bezweifelt und als unzureichend beanstandet. Die Grenzwerte nach AVV Baulärm werden fehlerhaft abgeleitet und daher zu hoch angesetzt. Die berechneten Pegel sind daher unzumutbar.	Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unklar bleibt worauf sich die Beanstandungen konkret beziehen.
16.01.04-07	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -07 Die Einwender fordern eine baubedingte Lärmprognose und entsprechenden Lärmschutz. Gesunde Arbeitsverhältnisse müssen auch während der Bauzeit gewährleistet werden. Die Abwägung der zur 1. Auslegung der Planunterlagen von den Einwendern vorgetragene Argumente sei insoweit unzureichend.	Die Geräusche aus typischen Baustellensituationen wurden prognostiziert. Aus den Ergebnissen folgt ein Baulärmschutzkonzept, welches folgenden Elemente hat: - Die Baustellenverkehre fahren auf der heutigen B4 - Während des Rückbaus der Fahrbahnen bleiben die jetzigen Lärmschutzanlagen, vor der Errichtung der neuen Fahrbahnen werden die geplanten Lärmschutzanlagen errichtet - Im Bereich Moorfeld werden die bestehenden Stützwände erst dann zurückgebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind - Für die Errichtung der Stützwände werden Bohrgeräte verwendet - Der Bauablauf sieht in der lärmtechnisch sensiblen Nachtzeit (20 Uhr bis 6 Uhr) keinen Baustellenbetrieb vor - Vor dem Betrieb eines Bohrgerätes zur Herstellung der Bohrpfahlwand in Moorfeld ist eine Abschirmung mit h=3m (mobile Wand) über der Arbeitsebene zu errichten - Auf die Baustelle dürfen nur Baumaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen werden, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen.
16.01.04-08	16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -08 Es wird gefordert für die Baumaßnahme nur technisch neuwertige Maschinen zu verwenden um die Lärmbelastung möglichst gering zu halten. Die AVV Baulärm sei zwingend einzuhalten.	Ein Teil des Baulärmschutzkonzeptes (Unterlage 21.2) sieht vor, dass auf der Baustelle nur Baumaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen werden dürfen, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen. Aufgrund der Geräuschvorbelastung durch Verkehrslärm wird dieser

Problem-NR	Problem	Antwort
		Lärm als Zumutbarkeitsschwelle für Baulärm herangezogen.
16.01.04-09	<p>16.1.4 Immissionen - Lärm - Baulärm -09 Die vorhandenen Wälle und Wände werden teilweise zurückgebaut mit Bauphasenplan und Querschnitt (zu Moorfeld SU Baulärm S.9, 12ff.). Dem Prognosenullfall (2020) wird lediglich eine Verkehrsmenge von 43.600 (Analyse 2015) zugrunde gelegt (SU Baulärm S.15). Dies dürfte deutlich zu wenig sein und ist bereits deswegen kritisch, weil selbst mit OPA, Wall und Wand schon durch diesen Verkehr baustellennah 60 dB (A) erreicht werden (SU Baulärm S. 27). Einzelpegel dürften deutlich höher liegen und kaum noch zumutbar sein, auch wenn die Baustellenarbeiten im Regelfall auf 7 bis 20 Uhr begrenzt werden (SU Baulärm S.29, 41 zu den Lärmquellen mit Kontingenten S.30 ff., 44 zu mobilen Lärmschutzwänden S. 40 f.). Im Ausnahmefall seien Beurteilungspegel von bis zu 75 dB(A) am Tage und 65 dB(A) nachts hinzunehmen (SU Baulärm S.47). Allerdings soll dazu eine Entschädigungsregel noch getroffen und eine Beweissicherung vorgesehen werden.</p> <p>Bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm (Reine Wohngebiete 50/35 dB(A) tags/nachts) ist der Baulärm in der Regel als unzumutbar ansehen (Hönig S.436 SU Baulärm S.22). Hier werden aber bis zu 60 dB(A) für zumutbar gehalten (SU Baulärm S.28). Anderenorts in dem Gutachten wird die Schwelle bei dem Beginn von Gesundheitsbeeinträchtigungen (70 dB(A) tags und 60dB(A) nachts) angesetzt (SU Baulärm S.47), wobei in Ausnahmefällen (z.B. Bohren von Bohrpfahlwänden Beurteilungspegel von bis zu 75 dB(A) am Tage und 65 dB(A) in der Nacht hinzunehmen seien (SU Baulärm S.47). Dies ist nicht zutreffend, da bereits erhebliche Belästigungen schädlich (§ 3 ABS. 1 BImSchG) und nicht zumutbar sind.</p>	<p>Gegenüber dauerhaften Geräuschen sind temporäre Geräusche über begrenzte Zeiträume (Tage, Wochen, wandernde Baustelle) anders zu bewerten. Zudem ist auch in der Abwägung die Belastung der Nachbarschaft der Notwendigkeit des Baus der A39-1 gegenüberzustellen. Insoweit wird eine temporäre Belästigung durch Geräusche als hinnehmbar erachtet. Im Übrigen ist für die Dauer der Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle eine Entschädigung nach der Unterlage 21.1 zu empfehlen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.02	16.2 Immissionen - Luftschadstoffe	
16.02.00-00	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -00 Durch die Luftschadstoffbelastung der Autobahn wird die Gesundheit der Anwohner beeinträchtigt.	<p>Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass die prognostizierten Immissionen im Prognose Nullfall und im Planfall die gültigen Beurteilungswerte der 39. BImSchV für die jeweiligen Luftschadstoffe an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet deutlich unterschreiten. Im Bereich Lüneburg – Moorfeld werden die verkehrsbedingten Immissionen durch den geplanten Lärmschutz tunnel im Zuge der A 39 im Vergleich zum Prognose Nullfall überwiegend deutlich verringert.</p> <p>Dementsprechend wurden bei der Planung der A 39 die gesetzlichen Vorschriften zum Schutz des Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit beachtet.</p>
16.02.00-01	16.2 Immissionen –Luftschadstoffe Die luftschadstofftechnische Berechnung berücksichtige nicht die als Folge der manipuliert massenhaften Abschaltung von Reinigungsstufen des Luftschadstoffausstoßes bei PKW mit Dieselmotorantrieb tatsächlich um ein Vielfaches erhöhten Emissionen. Zum Nachweis, dass die Luftreinhaltebelange beachtet und die zulässigen Grenzwerte eingehalten sind, müsse eine neue Untersuchung vorgelegt werden. Die Planung muss daraufhin überarbeitet werden.	<p>Zur Überprüfung der Untersuchungen auf Grundlage der neusten Erkenntnisse zu dem Luftschadstoffausstoßes bei Pkws wurde eine fachliche Ausarbeitung erstellt.</p> <p>Die Aussagen des vorangegangenen Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, 2016) zur Beurteilung der NO₂-Immissionen in Bezug auf den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m³ bleiben auch mit der aktualisierten Emissionsdatenbank bestehen, d.h. für den Planfall mit A 39 im Bauabschnitt 1 wird der NO₂-Grenzwert an der nächstgelegenen Bebauung deutlich unterschritten.</p> <p>Im Rahmen des Erörterungstermins werden die Ergebnisse bei Bedarf vorgestellt.</p>
16.02.00-02	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe 02 Es wird geltend gemacht, dass die für den Luftschadstoffausstoß (NO _x , Feinstäube) von Kraftfahrzeugen geltenden Grenzwerte die hiermit verbundenen gesundheitlichen Risiken (z.B. für Krebserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Atemwegserkrankungen u.a.) nicht reflektierten und keine geeigneten Vorsorgewerte für das Grundrecht auf Gesundheit darstellten	<p>Folgende grundlegende Aussage ist dem ausgelegten Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) auf Seite 6 zu entnehmen: „Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich unter Berücksichtigung der o.g. Grenzwerte und der derzeitigen Konzentrationsniveaus in Form einer Luftschadstoffleitkomponentenbetrachtung auf die v.a. vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickoxide und Feinstaubpartikel (PM₁₀ und PM_{2.5}). Im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr sind die Schadstoffe Benzol, Blei,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Schwefeldioxid SO ₂ und Kohlenmonoxid CO von untergeordneter Bedeutung. Die Grenzwerte entsprechen dem vorsorgenden Schutz der menschlichen Gesundheit.“
16.02.00-03	16.2 Immissionen - Luftschadstoffe 03 Es wird gefordert, bei der Berechnung der Luftschadstoffbelastung den ab 2020 geltenden Grenzwert für Feinstaub (PM 2,5) von 20 µg/m ³ anzusetzen.	Der Forderung des Einwenders wurde bereits entsprochen. Folgende Aussage ist dem ausgelegten Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) auf Seite 41 zu entnehmen: „Für die Bewertung der PM2.5-Immissionen werden zwei Beurteilungswerte genannt. Diese sind der PM2.5-Grenzwert (Jahresmittelwert) von 25 µg/m ³ , der seit dem Jahr 2015 einzuhalten ist und der Richtgrenzwert (Jahresmittelwert) von 20 µg/m ³ , der ab dem Jahr 2020 einzuhalten ist. Im Folgenden werden die berechneten PM2.5-Jahresmittelwerte dargestellt und mit Blick auf die beiden Werte von 25 µg/m ³ und 20 µg/m ³ diskutiert. Der ab dem Jahr 2020 einzuhaltende Richtgrenzwert von 20 µg/m ³ wird an der Randbebauung ebenfalls nicht erreicht und nicht überschritten.“
16.02.00-04	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe 04 Die Übertragbarkeit der Winddaten der Station Faßberg auf den Bereich des Lüneburger Stadtgebietes wird angezweifelt. Es müssten die Wetteraufzeichnungen der Station Lüneburg herangezogen werden. Inversionswetterlagen seien in der Luftschadstoffuntersuchung nicht ermittelt und somit auch nicht berücksichtigt worden.	Qualitativ hochwertige, langjährige Windmessdaten liegen in Lüneburg aktuell nicht vor, deshalb wurde das amtliche Gutachten "Qualifizierte Prüfung (QPR) der Übertragbarkeit einer Ausbreitungsklassenstatistik (AKS) bzw. einer Ausbreitungsklassenzeitreihe (AKTerm) nach TA Luft 2002 für einen Standort bei 21337 Lüneburg, Amtliches Gutachten." eingeholt.
16.02.00-05	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe 05 Es wird gefordert auch Staus, Rush Hour und Umfahrungen, sowie die Bauphase in der Schadstoffuntersuchung zu berücksichtigen. Da die Bauphase mehrere Jahre dauert und während dieser Zeit vermehrt mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen ist, sollte auch für diese Zeit eine Luftschadstoff-Untersuchung erfolgen.	Die Baustellentätigkeit unterliegt räumlichen Änderungen, damit sind keine ortsfesten Bezüge im Hinblick auf die jahresbezogenen Grenzwerte möglich.
16.02.00-06	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe 06 Es wird gefordert auch O ₃ und CO ₂ -Emissionen zu untersuchen	Folgende Aussage ist dem ausgelegten Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) auf Seite 6 zu entnehmen: „Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich unter Berücksichtigung der o.g. Grenzwerte und der derzeitigen Konzentrationsniveaus in Form einer Luftschadstoffleitkomponentenbetrachtung auf die v.a. vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickoxide und

Problem-NR	Problem	Antwort
		Feinstaubpartikel (PM10 und PM2.5). Im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr sind die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO ₂ und Kohlenmonoxid CO von untergeordneter Bedeutung. Das trifft auch auf weitere Schadstoffe zu, wie CO ₂ und den indirekt gebildeten Schadstoff Ozon O ₃ ."
16.02.00-09	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe 09 Seit 1.1.2015 gelten neue Grenzwerte für Feinstaub. Die Regelungen der Luftqualitätsrichtlinie wurden national durch die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmenge (39. BImSchV) umgesetzt. Es wird gefordert die Einhaltung der neuen Grenzwerte darzulegen.	Es wurden die geltenden Grenzwerte berücksichtigt.
16.02.00-11	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -10 Durch den Umleitungsverkehr und den damit verbundenen Stau wird das Wohngebiet Moorfeld durch zusätzliche Abgase / Luftschadstoffe belastet.	<p>Die Betrachtung des Umleitungsverkehrs ist nicht Bestandteil des Luftschadstoffgutachtens (Unterlage 17.2). Die Aufgabenstellung der Unterlage ist die Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffaufkommen auf bestehenden und geplanten Straßen für die verkehrsrelevanten Schadstoffe NO₂, PM10 und PM2.5 für den Planfall und im Vergleich zum Prognosenullfall. Die Baustellentätigkeit und die daraus resultierenden Umleitungsverkehre unterliegen räumlichen Änderungen, damit sind keine ortsfesten Bezüge im Hinblick auf die jahresbezogenen Grenzwerte möglich.</p> <p>Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt. Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor.</p> <p>Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden.</p> <p>Für die Durchgehende Strecke B4 / A39 sind folgende grobe Bauphasen z.Zt. vorgesehen: Bauphase 0: 2+2 Verkehrsführung, ggf. 2+1 für Verbreiterung RF Wob Herrichten der Richtungsfahrbahn Wob für eine 4+0-Verkehrsführung einschließlich Verkehrsumlegung. Bau LS-Tunnel Westseite und BW Erbstorfer Landstr., BW Radweg, BW Stadtkoppel. Beginn Abschnitt 2. Bauzeit ca. 6 Monate Bauphase 1: 2+1 Verkehrsführung, ggf. 2+0 an Engstellen (Tunnel) Bau der BW-Hinterfangungen, Beginn Bauwerke, Bau LS-Tunnel Bauzeit ca. 6 Monate Bauphase 2: 4+0 Verkehrsführung auf RF Wob Bau der Richtungsfahrbahn HH mit allen betroffenen Bauwerken. Bauzeit ca. 12 Monate Bauphase 3: 4+0 Verkehrsführung auf neuer RF HH Bau der Richtungsfahrbahn Wob mit allen betroffenen Bauwerken Bauzeit ca. 12 Monate</p> <p>In den weiteren Planungsphasen bis hin zur Ausführung wird die Bauphasenplanung fortgeschrieben und weiter detailliert. Eine bauzeitliche übermäßige Mehrbelastung des nachgeordneten Netzes ist auf Grundlage des geplanten Bauphasenkonzepts daher nicht zu erwarten. Es ist mit den üblichen Beeinträchtigungen einer baumaßnahme zu rechnen.</p>
16.02.00-12	16.2 Immissionen - Luftschadstoffe -12 In der Berechnung der Luftschadstoffe fehlen die	Mit Anwendung der Emissionsdatenbank des Umweltbundesamtes wird die in Deutschland verkehrende Fahrzeugflotte berücksichtigt,

Problem-NR	Problem	Antwort
	ausländischen Schwerlastverkehre. Diese haben ggf. andere Richtwerte für den Ausstoß von Schadstoffen.	die sich nicht nur aus in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zusammensetzt. Die Emissionsgrenzwerte werden von der EU vorgegeben.
16.02.00-13	16.1 Immissionen - Luftschadstoffe -13 Die Einwender bemängeln hinsichtlich der Beurteilung der Luftschadstoffe das Fehlen der erweiterten Berücksichtigung von Verkehrszahlen auf der Grundlage aktualisierter und realistischer Prognosen.	Die Verkehrszahlen wurden mittels entsprechenden gutachterlich erstellten Verkehrsprognosen übergeben und berücksichtigt. Die Prognose der Verkehrsuntersuchung A 39 basiert auf der derzeit gültigen Verflechtungsprognose (2014) des BMVI. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. all diese Komponenten entwickeln sich nicht linear.
16.02.00-14	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -14 Die Kartenunterlagen bezüglich der Luftschadstoffe sind sehr grobmaßstäblich. Insofern kann die Betroffenheit der Grundstücke der Einwender (Schreiben 831) nicht ausreichend nachvollzogen werden. Zunächst hat es den Anschein, dass die Grenzwerte gemäß 39. BImSchV und auch die neuen europäischen Grenzwerte eingehalten werden. Eine Neubeurteilung auf der Grundlage aktueller Verkehrsdaten bleibt abzuwarten. Die Kartendarstellung müsste in demselben Maßstab erfolgen wie bezüglich der Lärm-Prognose.	Die grafischen Ergebnisdarstellungen basieren auf gebäudescharfen Kartengrundlagen im Maßstab 1:25.000. Alle Grenzwerte entlang der Trasse werden deutlich unterschritten, daher ist eine Betrachtung der einzelnen Grundstücke in diesem Fall nicht notwendig und der gewählte Maßstab ausreichend.
16.02.00-15	16.2 Immissionen - Luftschadstoffe -15 Im Luftschadstoffgutachten wird angegeben, es seien Rauigkeiten in der Umgebung des Untersuchungsgebietes herangezogen worden. Weitere Erklärungen dazu fehlen aber. Hier wird um Ergänzung gebeten.	Folgende Aussage ist dem ausgelegten Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) auf Seite 16 zu entnehmen: „Für die Ausbreitungsrechnungen werden die an der Station Fassberg erfassten Winddaten unter Berücksichtigung der Rauigkeiten in der Umgebung des Untersuchungsgebietes herangezogen. Die Windmessungen erfolgen am Fliegerhorst mit geringen Strömungshindernissen (Rauigkeiten) im Nahbereich während das Plangebiet im Siedlungsbereich mit Gebäuden (höhere Rauigkeiten) liegt und dieser Zusammenhang für die Windgeschwindigkeit berücksichtigt wird.“

Problem-NR	Problem	Antwort
16.02.00-16	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -16 Durch die Autobahn erzeugte Stäube werden auf benachbarte Flächen verteilt. Der Einwender beantragt eine Beweissicherung bezüglich dieser Verschmutzung seiner Flächen und ein Monitoring der Verschmutzungen in den kommenden Jahren. Es werden Schutzmaßnahmen bzw. ein entsprechender Ausgleich in Geld verlangt.	Im Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) wird Feinstaub (PM10, PM2.5) betrachtet, dieser zeigt im Vergleich mit den Beurteilungswerten geringe Konzentrationen. Grobstaub, der zur Verunreinigung von ebenerdigen Flächen führen soll, wurde nicht betrachtet.
16.02.00-18	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -18 Die Luftschadstofftechnische Untersuchung entspricht nicht dem Stand der Technik; es wird eine veraltete Version des Handbuchs für Emmissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.2) verwendet. Die Schadstoffberechnungen als auch die Betrachtungen zu den Critical Loads (Unterlage 19.1. S. 7 ff) sind mit der aktuellen version des HBEFA 3.3 zu wiederholen und erneut auszulegen. Hierbei sind die Auswirkungen des Dieselskandals hinsichtlich der Stickoxidemissionen zu berücksichtigen. Die Basis der Berechnung sollte der unter realen Bedingungen gemessene Schadstoffausstoß sein.	Zur Überprüfung der Untersuchungen auf Grundlage der neusten Erkenntnisse (HBEFA 3.3) zu dem Luftschadstoffausstoßes bei Pkws wurde eine fachliche Ausarbeitung erstellt. Die Aussagen des vorangegangenen Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, 2016) zur Beurteilung der NO ₂ -Immissionen in Bezug auf den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m ³ bleiben auch mit der aktualisierten Emissionsdatenbank bestehen, d.h. für den Planfall mit A 39 im Bauabschnitt 1 wird der NO ₂ -Grenzwert an der nächstgelegenen Bebauung deutlich unterschritten. Im Rahmen des Erörterungstermins werden die Ergebnisse bei Bedarf vorgestellt.
16.02.00-19	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -19 Die Luftschadstoffe treten an den Enden des Lärmschutztunnels konzentriert aus, daher müsste sich hier eine überdurchschnittlich hohe und grenzwertüberschreitend Luftbelastung ergeben. In den Grafiken der Untersuchung sieht es dagegen eher so aus, als würde der Lärmschutztunnel sämtliche in ihm emittierten Schadstoffe absorbieren bzw. würden die Fahrzeuge mit Beginn des Tunnels plötzlich aufhören, Schadstoffe zu emittieren. Insbesondere die Darstellung der N ₂ O-Belastung wird angezweifelt, eine eindeutige und wissenschaftlich fundierte Darstellung soll erstellt werden.	Das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) entspricht dem Stand der Technik. An den Portalbereichen sind durch die Tunnelabluft erhöhte Konzentrationen berechnet und dargestellt. Hierzu sollten zum Vergleich die Abbildungen 6.3b mit 6.4b und 6.5 b mit 6.6b betrachtet werden. Die Erhöhung der Konzentration wird dort farblich dargestellt. Die Grenzwerte werden auch mit der Veränderung an den Tunnelportalen nicht überschritten.
16.02.00-20	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -20 In den Planunterlagen wird behauptet, dass die Critical Loads aller Lebensraumtypen unterschritten werden. Diese	Zur Überprüfung der Untersuchungen auf Grundlage der neusten Erkenntnisse zu dem Luftschadstoffausstoßes bei Pkws wurde dem Vorhabensträger eine fachliche Ausarbeitung des Ingenieurbüros

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Berechnung basieren auf veralteten Annahmen zu Schadstoffausstößen (Diesel-Skandal). Die Belastbarkeit der Ergebnisse wird deshalb angezweifelt. Für ein aussagekräftiges Ergebnis sind strengeren Zulassungsvoraussetzungen gem. §34. Abs.4 BNatschG anzuwenden und ggf. eine Stellungnahme der EU-Kommission zu dem unüberwindbaren Hindernis einzuholen.</p>	<p>vorgelegt. Die Aussagen des vorangegangenen Luftschadstoffgutachtens (Lohmeyer, 2016) zur Beurteilung der NO₂-Immissionen in Bezug auf den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m³ bleiben auch mit der aktualisierten Emissionsdatenbank bestehen, d.h. für den Planfall mit A 39 im Bauabschnitt 1 wird der NO₂-Grenzwert an der nächstgelegenen Bebauung deutlich unterschritten.</p> <p>Im Rahmen des Erörterungstermins werden die Ergebnisse bei Bedarf vorgestellt.</p> <p>Critical Loads sind definiert als Ertragsraten, bis zu deren Erreichung nach derzeitigem Kenntnisstand langfristig mit Sicherheit keine signifikant schädlichen Effekte an Ökosystemen und Teilen davon zu erwarten sind. Die Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen durch NO_x- Einträge erfolgte in 5 Arbeitsschritten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ermittlung der Vorbelastung des FFH-Gebietes durch Stickstoffgesamtdeposition anhand des im Internet verfügbaren UBA-Datensatzes. 2. Ermittlung der durch die A39 zu erwartenden Zusatzbelastung auf der Grundlage der Immissionsberechnung (Lohmeyer, 2016). 3. Ermittlung der Stickstoffempfindlichkeit der potenziell betroffenen Lebensraumtypen anhand von Critical Loads 4. Beurteilung der Erheblichkeit der Betroffenheit der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes 5. Ermittlung des Flächenumfangs der betroffenen Lebensraumtypen im FFH-Gebiet <p>Abschließend konnte festgestellt werden, dass das Planungsvorhaben zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes inkl. der vorhandenen Lebensraumtypen führt. Die Critical Loads werden für alle vorhandenen Lebensraumtypen unterschritten.</p>
16.02.00-21	<p>16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -21 Die Methodik der Luftschadstoffberechnung wird angezweifelt. Die Einhaltung der Grenzwerte wenige Meter von der Autobahn entfernt, zeigt, dass die Grenzwerte ihren Zweck, die Gesundheit der Menschen zu schützen, nicht in</p>	<p>Das Luftschadstoffgutachten entspricht dem Stand der Technik. Die Grenzwerte entsprechen dem vorsorgenden Schutz der menschlichen Gesundheit. „[...]„Immissionsgrenzwert“ ist ein Wert, der auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird,</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	ausreichendem Maße erfüllen und die Berechnung nicht belastbar sind.	schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern, und der innerhalb eines bestimmten Zeitraums eingehalten werden muss und danach nicht überschritten werden darf [...]“ (39. BImSchV §1).
16.02.00-22	16.2 Immissionen -Luftschadstoffe -22 Es wird angemerkt, dass die Angabe der Grenzwerte in g/m ³ über die Anzahl der Partikel hinwegtäuscht. Dies hat gesundheitsgefährdende Auswirkungen. Es wird daher gefordert den Tunnel zu verlängern und mit Anlagen zur wirksamen Filterung der Abgase auszustatten.	Die in Deutschland geltenden Grenzwerte sind in der 39. BImSchV festgelegt und beziehen sich auf µg/m ³ . Für Partikelanzahlen besteht in Deutschland derzeit kein immissionsseitiger Grenzwert. Die Grenzwerte entsprechen dem vorsorgenden Schutz der menschlichen Gesundheit. „ [...]„Immissionsgrenzwert“ ist ein Wert, der auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern, und der innerhalb eines bestimmten Zeitraums eingehalten werden muss und danach nicht überschritten werden darf [...]“ (39. BImSchV § 1). Die Tunnellänge wurde auf Grundlage der schalltechnischen Immissionen ermittelt, die Luftschadstoffe haben auf die Tunnellänge keinen Einfluss.
16.02.01	16.2.1 Immissionen - Luftschadstoffe - Stickoxide	
16.02.02	16.2.2 Immissionen - Luftschadstoffe - Abgas, Dieselruß	
16.02.03	16.2.3 Immissionen - Luftschadstoffe - Feinstaub	
16.02.03-01	16.2.3 Immissionen - Luftschadstoffe - Feinstaub -01 Die Gutachten untersuchen nur die Feinstäube, nicht aber die gefährlicheren kleineren Feinststäube (PM1, PM0,1). Durch die Blutgängigkeit der Partikel muss von einer höheren Gefahr ausgegangen werden. Diese Feinststäube müssen auf der Grundlage von	Die in Deutschland geltenden Grenzwerte sind in der 39. BImSchV festgelegt und darauf beziehen sich die Ausarbeitungen des Luftschadstoffgutachtens. „ [...]„Immissionsgrenzwert“ ist ein Wert, der auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die

Problem-NR	Problem	Antwort
	gesundheitlich vertretbaren Ansätzen erstellt werden.	Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern, und der innerhalb eines bestimmten Zeitraums eingehalten werden muss und danach nicht überschritten werden darf [...]“ (39. BImSchV § 1). Welche Stoffe untersucht werden müssen und welche Grenzwerte dabei einzuhalten sind, wird in § 2 der 39. BImSchV geregelt. Es wurden alle Untersuchungen und Berechnungen in der erforderlichen Genauigkeit durchgeführt, die zur Beurteilung und Genehmigung notwendig sind.
16.02.04	16.2.4 Immissionen - Luftschadstoffe - Vorbelastungen	
16.02.05	16.2.5 Immissionen - Luftschadstoffe - Schutzvorkehrungen (Luftreinhaltung)	
16.02.05-01	16.2.5 Immissionen - Luftschadstoffe - Schutzvorkehrungen (Luftreinhaltung) 01 Zur Beachtung der Luftreinhaltebelange aus Gründen des Gesundheitsschutzes wird gefordert, die Entlüftung des Tunnelbauwerks, mindestens an den Tunnelportalen, besser auch im Tunnel, mit geeigneten Filteranlagen auszurüsten.	Entsprechend den Prognosen sind auch an den zu Portalen nächstgelegenen Wohngebäuden keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten, damit sind besondere Maßnahmen wie Filteranlagen nicht erforderlich. Da der Tunnel keine Lüftungsanlage erhält, ist der Einbau von Filteranlagen technisch nicht umsetzbar.
16.02.05-02	16.2.5 Immissionen - Luftschadstoffe - Schutzvorkehrungen (Luftreinhaltung) 02 Zum Schutz der Anwohner und der Kindergartenkinder des Wohngebietes Moorfeld wird die Einrichtung von mehreren Messpunkten gefordert. Die Standorte der Messpunkte sollten an den Tunnelausgängen und den dort angrenzenden Straßen vorgesehen werden (z.B. Gerhart-Hauptmann-Straße, Hölderlinstraße, Brandheider Weg beim Kindergarten, Chamissostraße, Rilkestraße)	Die Prognosen der Luftschadstoffkonzentrationen lassen keine Konflikte mit Beurteilungswerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit erwarten. Deshalb sind grundsätzlich keine Messungen erforderlich.
16.02.05-03	16.2.5 Immissionen - Luftschadstoffe - Schutzvorkehrungen (Luftreinhaltung) 03 Es wird gefordert die Luftschadstoff-Untersuchung durch ein umweltmedizinisches Gutachten zu ergänzen.	Das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) enthält die rechnerisch ermittelte Prognosen und die Beurteilung im Vergleich mit geltenden Beurteilungswerten der 39. BImSchV. Es wurden alle Untersuchungen und Berechnungen in der erforderlichen

Problem-NR	Problem	Antwort
		Genauigkeit durchgeführt, die zur Beurteilung und Genehmigung der Planung notwendig sind. Die Erstellung eines umweltmedizinischen Gutachtens ist für eine Planfeststellungsunterlage grundsätzlich nicht vorgesehen.
16.02.05-03.1	16.2.5 Immissionen - Luftschadstoffe - Schutzvorkehrungen (Luftreinhaltung) -03.1 Es wird gefordert das Luftschadstoffgutachten erneut zu erstellen. Die Grenzwerte für diese gesundheitsgefährdenden Stoffe müssen hierbei strenger angesetzt werden.	Das Luftschadstoffgutachten entspricht dem Stand der Technik und berücksichtigt geltende Grenzwerte der 39. BImSchV. Die Grenzwerte beruhen auf wissenschaftlicher Erkenntnisse und wurden mit dem Ziel festgelegt, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden.
16.02.05-04	16.2.5 Immissionen - Luftschadstoffe - Schutzvorkehrungen (Luftreinhaltung) 04 Es wird die Unterbindung von Staub, Erschütterungen, Luft- und Geruchsbelästigungen während der Bau- und Betriebsphase gefordert. Für verbleibende und vorübergehende Beeinträchtigungen wird eine angemessene Entschädigung verlangt.	Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Sämtliche Baumaßnahmen erfolgen entsprechend den einschlägigen Vorschriften emissionsarm und im Schutz der vorhandenen bzw. neu errichtenden Lärmschutzwände oder-wälle. Für die Tiefgründungsmaßnahmen der Lärmschutzwände und der Wände des Tunnelbauwerks sind Bohrverfahren vorgesehen.
16.02.05-05	16.2.5 Immissionen - Luftschadstoffe - Schutzvorkehrungen (Luftreinhaltung) -05 Der Tunnel muss verlängert werden, da die geplanten Lärmschutzwände keinen Schutz vor Feinstaub und Abgasen bieten. Die Anwohner direkt an den Tunnelportalen werden durch die dort konzentriert austretenden Emissionen deutlich mehr belastet.	Entsprechend den Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens sind an der den Portalen nächstgelegenen Wohnbebauung keine Konflikte mit Beurteilungswerten der 39. BImSchV berechnet und dargestellt. Die Tunnellänge wurde auf Grundlage der schalltechnischen Immissionen ermittelt, die Luftschadstoffe haben auf die Tunnellänge keinen Einfluss.
16.03	16.3 Immissionen -Sonstige Immissionen	
16.03-01	16.3 Immissionen - Sonstige Immissionen -01 Durch die Autobahn werden Mehrbelastungen durch Müll	Der im Einwand formulierten Befürchtung, dass durch den Bau der A 39 mit einem Anstieg der Kriminalität zu rechnen sei, folgt die

Problem-NR	Problem	Antwort
	und Kriminalität erwartet.	<p>Vorhabensträgerin nicht. Es sind keine sachlich fundierten Studien oder Untersuchungen bekannt, in denen ein solcher Sachzusammenhang nachgewiesen bzw. belegt worden ist. Die Anschlussstellen im Raum Lüneburg bereits jetzt vorhanden, so dass es hier zu keiner relevanten Änderung kommt.</p> <p>Für die Beseitigung von Müll auf den Straßenflächen und den PWC-Anlagen ist der Straßenbaulastträger zuständig und wird in regelmäßigen Abständen Reinigungen veranlassen.</p>
16.03-01.1	16.3 Immissionen - Sonstige Immissionen -01.1 Die Verschmutzung durch Müll von der Autobahn müssen regelmäßig (wöchentlich) entfernt werden.	<p>Für die Beseitigung von Müll an den Straßenflächen und den PWC-Anlagen ist der Straßenbaulastträger zuständig und wird in regelmäßigen Abständen Reinigungen veranlassen.</p>
16.03-01.2	16.3 Immissionen -Sonstige Immissionen -1.2 Der Einwender (Schreiben 884) erwartet, dass Müll, der aus Fahrzeugen geworfen wird, nicht auf seine landwirtschaftlichen Flächen gelangt und beantragt die Anordnung entsprechender Vorsorgemaßnahmen (z.B. Anpflanzungen von Gebüsch) mit dem Planfeststellungsbeschluss. Weiterhin wird eine Entschädigung für den Aufwand verlangt, der durch die Reinigung der Flächen von derartigen Verschmutzungen entsteht.	<p>Entlang von Autobahnen werden straßenbegleitende Anpflanzungen von Gehölz- und Ruderalstrukturen vorgesehen. Zusätzlich sind neben Ackerflächen größtenteils Wildschutzzäune vorgesehen. Diese Maßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Für die Beseitigung von Müll auf den Straßenflächen und den PWC-Anlagen ist der Straßenbaulastträger zuständig und wird in regelmäßigen Abständen Reinigungen veranlassen. Eine Verunreinigung angrenzender privater Flächen ist daher nicht zu erwarten.</p> <p>Eine Entschädigung für die Reinigung von privaten Flächen wird seitens des Vorhabenträgers/Straßenbaulastträgers nicht übernommen.</p>
16.03-02	16.3 Immissionen -Sonstige Immissionen -02 Durch den Verkehr (insbesondere LKW) auf der A39 werden Vibrationen ausgelöst. Diese können gesundheitliche Schäden verursachen.	<p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß. Erschütterungen sind nur für kurze Zeit und lokal begrenzt zu erwarten und werden sich daher im zumutbaren Rahmen bewegen. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen im Rahmen der DIN 4150 zu genügen. Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		<p>ordnungsgemäßem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p>
16.03-03	<p>16.3 Immissionen - Sonstige Immissionen -03 Zu den Umweltauswirkungen, die sich gesundheitsschädigend auswirken können, zählen auch baubedingte und anlagebedingte Vibrationen. Eine entsprechende Untersuchung wird gefordert und muss in der Umweltprüfung berücksichtigt werden. Insoweit muss auch eine messtechnische Überwachung erfolgen. Auch ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich eventueller Schäden an baulichen Anlagen ist auf jeden Fall erforderlich.</p>	<p>Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren wird durch umfassende gutachterliche Untersuchungen, vor allem in der schalltechnischen Untersuchung sowie dem Luftschadstoffgutachten, und der Betrachtung des „Schutzguts Mensch“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen. Hierdurch wird gewährleistet, dass sämtliche schädliche Umweltauswirkungen auf die Anwohner ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß.</p> <p>Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen.</p> <p>Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.03-04	16.3 Immissionen - Sonstige Immissionen -04 Mit dem Heranrücken der Autobahn an das Gebäude Am Schlachthof 9 wird eine erhebliche Beeinträchtigung durch Spritzwasser verbunden sein, zumal die Auffahrt hier erhöht geführt werden soll, sodass das Grundstück der Einwender (Schreiben 831) tiefer liegen wird. Es ist mit einer andauernden Verschmutzung des Gebäudes zu rechnen. Außerdem ist auch mit einem nicht hinnehmbaren Schadstoffeintrag auf das Grundstück zu rechnen.	Das Gebäude Am Schlachthof 9 liegt bereits im Bestand niedriger als die Rampe der AS B 209. Das Heranrücken der Trasse um rund 7m betrifft hauptsächlich die Ecke des Gebäudes. Eine über das Maß der bestehenden Beeinträchtigung hinaus gehende Verschmutzung ist nicht zu erwarten. Das Luftschadstoffgutachten gemäß Unterlage 17.2 weist für den Bereich an der AS B209 den Untersuchungspunkt 3 aus. Erhöhte Feinstaub-Immissionen (PM10, PM 2,5) zwischen Prognosenullfall und Planfall sind hier keine bzw. max. $1\mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten.
16.04	16.4 Immissionen - konkrete Gesundheitsgefährdungen, Belastungen durch Lärm und Abgase	
16.04-01	16.4 Immissionen - konkrete Gesundheitsgefährdungen 01 Es wird geltend gemacht, dass sich infolge des erhöht zu erwartenden Verkehrslärms Schlafstörungen verstärken (weniger Tiefschlafphasen, kürzere Traumphasen, geringere Schlafzeit und Erholungswirkung). Dies führe zu einer erhöhten Ausschüttung von Stresshormonen und bei bereits bestehenden Grunderkrankungen (Schwerbehinderung) zu weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen (z.B. Phantomschmerzen).	Im Rahmen der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) wurden diese gesundheitlichen Aspekte vom Gesetzgeber berücksichtigt.
16.04-02	16.4 Immissionen - konkrete Gesundheitsgefährdungen -02 Die Anwohner im Bereich Lüne-Moorfeld befürchten infolge erhöhter straßenverkehrsbedingter Luftschadstoffdeposition, insbesondere mit Feinstäuben, ein erhöhtes Krebsrisiko.	Das Luftschadstoffgutachten enthält rechnerisch ermittelte Prognosen und die Beurteilung erfolgt im Vergleich mit geltenden Beurteilungswerten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen). Das Luftschadstoffgutachten gemäß Unterlage 17.2 weist für den Bereich keine erhöhten Feinstaub-Immissionen (PM10, PM 2,5) zwischen Prognosenullfall und Planfall aus. Zu erwarten sind hier max. Erhöhungen bis $1\mu\text{g}/\text{m}^3$.
16.04-04	16.4 Immissionen - konkrete Gesundheitsgefährdungen -04 Durch den Lärm und die Luftschadstoffe während des Baus und des Betriebes der A39 wird eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens und der Gesundheit befürchtet.	Die Baustellentätigkeit unterliegt räumlichen Änderungen, damit sind keine ortsfesten Bezüge im Hinblick auf die jahresbezogenen Grenzwerte möglich. Im Rahmen der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) für den Betrieb wurden diese gesundheitlichen Aspekte vom Gesetzgeber berücksichtigt

Problem-NR	Problem	Antwort
16.04-05	<p>16.4 Immissionen - Konkrete Gesundheitsgefährdungen -05 Die Bündelung des Verkehrs in den dicht besiedelten Gebieten widerspricht den Anstrengungen der Medizin Atemwegserkrankungen zu reduzieren und ist vollkommen kontraproduktiv. Wenn die bisherigen Planungen zur Intensivierung des Straßenverkehrs und der Luftverschmutzung im Raum Lüneburg umgesetzt werden, so wird dies zwangsläufig eine Zunahme von schweren Erkrankungen (COPD - chronisch obstruktiven Lungenerkrankungen) und potentiell tödlichen Atemwegserkrankungen bei unschuldigen Anwohnern nach sich ziehen. Dies belegen diverse internationale wissenschaftliche Untersuchungen in Ballungsräumen.</p>	<p>Das Luftschadstoffgutachten enthält Prognosen der zu erwartenden Luftschadstoffkonzentrationen und die Beurteilung erfolgt auf der Grundlage der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen). Das Luftschadstoffgutachten gemäß Unterlage 17.2 weist für den Bereich keine erhöhten Feinstaub-Immissionen (PM10, PM 2,5) zwischen Prognosenullfall und Planfall aus. Zu erwarten sind hier max. Erhöhungen bis 1 µg/m³.</p>
16.04-06	<p>16.4 Immissionen - Konkrete Gesundheitsgefährdungen -06 Der Verkehrslärm der durch die Autobahn hervorgerufen wird, führt zu Kopfschmerzen und dauerhaften Entwicklungsschäden.</p>	<p>Durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung kann eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden.</p>
16.04-07	<p>16.4 Immissionen - konkrete Gesundheitsgefährdungen -07 Die Anwohner im Fuchsweg leiden schon jetzt gesundheitlich unter den Belastungen der B4/Ostumgehung. Neben Schlafstörungen gibt es auch weitere negative Auswirkungen. Um sich zu schützen wurden in Eigeninitiative Lärmschutzfenster eingebaut.</p>	<p>Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation. Eine Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Grenzwerte (>70 dB(A) am Tag oder >60 dB(A) in der Nacht) liegt nicht vor.</p>
16.04-08	<p>16.4 Immissionen - Konkrete Gesundheitsgefährdung -08 Durch die A 39 ausgelöste gesundheitliche Nachteile müssen finanziell ausgeglichen werden.</p>	<p>Die derzeit maßgebenden Grenzwerte wurden beachtet. Bei der Festsetzung der Grenzwerte wurde eine Gesundheitsgefährdung berücksichtigt. Bei der schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchung wurden die jeweils maßgebenden Berechnungsverfahren mit den dabei zu berücksichtigenden Verkehrswerten beachtet. Durch die geplanten Maßnahmen zum Schutz gegen Immissionen werden die gesetzlich geforderten Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffe eingehalten. Deshalb ist von einer unzulässigen Beanspruchung der Gesundheit nicht auszugehen. Daher liegt keine Basis für eine Entschädigungszahlung vor.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.04-09	16.4 Immissionen - konkrete Gesundheitsgefährdungen -09 Der Kindergarten im Brandheider Weg ist durch den konzentrierten Ausstoß von Luftschadstoffen an den Tunnelausgängen besonders gefährdet und kann sich bei entsprechenden Windverhältnissen zu einem Hochrisikogebiet entwickeln. Dadurch werden Wahrscheinlichkeiten für diverse Lungenerkrankungen (z.b. Asthma bronchiale) in diesem Bereich deutlich erhöht.	Das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) enthält Prognosen der Luftschadstoffkonzentrationen unter Berücksichtigung der Tunnelstrecke. Diese Beurteilung bezieht sich auf die 39. BImSchV. Es wurden keine Konflikte mit den Beurteilungswerten prognostiziert. Daher ist auf Grundlage der aktuellen Datengrundlage und der berechneten Prognose nicht davon auszugehen, dass sich der Bereich um den Kindergarten zu einem „Hochrisikogebiet“ entwickelt.
16.05	16.5 Immissionen - Klimaziele	
16.05-01	16.5 Immissionen - Klimaziele -01 Die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Klimaziele wurden nicht untersucht.	Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung im „Klimaschutzplan 2050“ verfolgen das Ziel, die nationalen Treibhausgasemissionen entsprechend der völkerrechtlichen Verpflichtungen aus dem „Paris Agreement“ bis zum Jahr 2050 das bestehende Treibhausgasemissionsniveau massiv (bis zu 95 %) zu senken. Allerdings stellt der „Klimaschutzplan 2050“ rechtlich einen Kabinettsbeschluss der Bundesregierung dar (vgl. Klimaschutzplan 2050, S. 6, abrufbar im Internet unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf). Ein Kabinettsbeschluss vermag jedoch allein die Mitglieder der Bundesregierung – in gewissem Grade – rechtlich zu binden (§ 28 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Bundesregierung). Als sogenanntes organschaftliches Innenrecht kommt dem Klimaschutzplan und seinen Inhalten jedoch keinerlei Außenwirkung zu. Ungeachtet der jederzeit möglichen Abänderbarkeit eines Kabinettsbeschlusses bedürfte es jedenfalls der Gestaltung und Schaffung entsprechender außenrechtswirksamer Umsetzungsrechtsakte (vgl. Rodi, Michael/Stäsche, Uta, Rechtlich-institutionelle Verankerung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Reaktorsicherheit, 2015, S. 264, abrufbar im Internet unter https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2016/08/Gutachten_Rechtlich-institutionelle_Verankerung_der_Klimaschutzziele_der_Bundesregierung.pdf). Der „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung vermag daher nicht als Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung zu fungieren. Gleiches gilt im Übrigen für die Inhalte und Ziele des internationalen „Paris-Agreements“ selbst. Ungeachtet der fehlenden Bestimmtheit dieses Übereinkommens bilden völkerrechtliche Verträge der Bundesrepublik im Innenverhältnis keinen Rechtmäßigkeitsmaßstab. Eine Fehlerhaftigkeit der Planunterlagen besteht insoweit nicht.“</p> <p>Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte, wie die A 39, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 39 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben. Über das untersuchte und bewertete Spektrum von (potentiellen) Luftschadstoffen hinausgehende Ermittlungen waren entsprechend nicht erforderlich.</p> <p>Die Auswirkungen des Vorhabens auf die globalen Klimaziele sind zutreffend nicht erfasst, weil die Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens auf das Makroklima quantitativ kaum abschätzbar und darstellbar sind.</p>
16.05-02	16.5 Immissionen - Klimaziele -02 Der Straßenverkehr ist einer der größten CO2-Emittenten. Mit dem Bau der A39 wird Niedersachsen immer mehr zu einem LKW-Transitland. Die Planungen widersprechen daher dem 2 Grad-Maximum-Ziel aus Paris.	<p>Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet.</p> <p>Die Klimaschutzziele der Bundesregierung im „Klimaschutzplan 2050“ verfolgen das Ziel, die nationalen Treibhausgasemissionen entsprechend der völkerrechtlichen Verpflichtungen aus dem „Paris Agreement“ bis zum Jahr 2050 das bestehende Treibhausgasemissionsniveau massiv (bis zu 95 %) zu senken.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Allerdings stellt der „Klimaschutzplan 2050“ rechtlich einen Kabinettsbeschluss der Bundesregierung dar (vgl. Klimaschutzplan 2050, S. 6, abrufbar im Internet unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf). Ein Kabinettsbeschluss vermag jedoch allein die Mitglieder der Bundesregierung – in gewissem Grade – rechtlich zu binden (§ 28 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Bundesregierung). Als sogenanntes organschaftliches Innenrecht kommt dem Klimaschutzplan und seinen Inhalten jedoch keinerlei Außenwirkung zu. Ungeachtet der jederzeit möglichen Abänderbarkeit eines Kabinettsbeschlusses bedürfte es jedenfalls der Gestaltung und Schaffung entsprechender außenrechtswirksamer Umsetzungsrechtsakte (vgl. Rodi, Michael/Stäsche, Uta, Rechtlich-institutionelle Verankerung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 2015, S. 264, abrufbar im Internet unter https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2016/08/Gutachten_Rechtlich-institutionelle_Verankerung_der_Klimaschutzziele_der_Bundesregierung.pdf). Der „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung vermag daher nicht als Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung zu fungieren. Gleiches gilt im Übrigen für die Inhalte und Ziele des internationalen „Paris-Agreements“ selbst. Ungeachtet der fehlenden Bestimmtheit dieses Übereinkommens bilden völkerrechtliche Verträge der Bundesrepublik im Innenverhältnis keinen Rechtmäßigkeitsmaßstab. Eine Fehlerhaftigkeit der Planunterlagen besteht insoweit nicht.“</p> <p>Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte, wie die A 39, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 39 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben. Über das untersuchte und bewertete Spektrum von (potentiellen)</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Luftschadstoffen hinausgehende Ermittlungen waren entsprechend nicht erforderlich Die Auswirkungen des Vorhabens auf die globalen Klimaziele sind zutreffend nicht erfasst, weil die Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens auf das Makroklima quantitativ kaum abschätzbar und darstellbar sind.</p>
16.05-03	<p>16.5 Immissionen - Klimaziele -03 Deutschland gilt weltweit als sechstgrößter CO₂-Emittent, gerade der Straßenverkehr manifestiert sich zum bedrohlichsten Klimakiller auch auf nationaler Ebene. Der Treibhausgasausstoß bei 160,8 Millionen Tonnen (Quelle: Bundesumweltamt Jan.2017). Der Bau der A 39 und damit das Planen und die Weiterentwicklung von Niedersachsen zum LKW-Transitland kollidiert mit dem 2Grad-Maximum aus Paris. Der NABU fordert daher vorhandene finanzielle Mittel vorrangig in vorhandene Infrastruktur zu stecken und sich nachhaltig mit begleitendem Klima-, Lärm- und Naturschutz auseinander zu setzen</p>	<p>Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung im „Klimaschutzplan 2050“ verfolgen das Ziel, die nationalen Treibhausgasemissionen entsprechend der völkerrechtlichen Verpflichtungen aus dem „Paris Agreement“ bis zum Jahr 2050 das bestehende Treibhausgasemissionsniveau massiv (bis zu 95 %) zu senken. Allerdings stellt der „Klimaschutzplan 2050“ rechtlich einen Kabinettsbeschluss der Bundesregierung dar (vgl. Klimaschutzplan 2050, S. 6, abrufbar im Internet unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf). Ein Kabinettsbeschluss vermag jedoch allein die Mitglieder der Bundesregierung – in gewissem Grade – rechtlich zu binden (§ 28 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Bundesregierung). Als sogenanntes organschaftliches Innenrecht kommt dem Klimaschutzplan und seinen Inhalten jedoch keinerlei Außenwirkung zu. Ungeachtet der jederzeit möglichen Abänderbarkeit eines Kabinettsbeschlusses bedürfte es jedenfalls der Gestaltung und Schaffung entsprechender außenrechtswirksamer Umsetzungsrechtsakte (vgl. Rodi, Michael/Stäsche, Uta, Rechtlich-institutionelle Verankerung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 2015, S. 264, abrufbar im Internet unter https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2016/08/Gutachten_Rechtlich-institutionelle_Verankerung_der_Klimaschutzziele_der_Bundesregierung.pdf). Der „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung vermag daher nicht als Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>zu fungieren. Gleiches gilt im Übrigen für die Inhalte und Ziele des internationalen „Paris-Agreements“ selbst. Ungeachtet der fehlenden Bestimmtheit dieses Übereinkommens bilden völkerrechtliche Verträge der Bundesrepublik im Innenverhältnis keinen Rechtmäßigkeitsmaßstab. Eine Fehlerhaftigkeit der Planunterlagen besteht insoweit nicht.“</p> <p>Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte, wie die A 39, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 39 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben.</p> <p>Über das untersuchte und bewertete Spektrum von (potentiellen) Luftschadstoffen hinausgehende Ermittlungen waren entsprechend nicht erforderlich. Insbesondere mögliche Auswirkungen von Kohlendioxidemissionen auf das Makroklima sind nicht zu untersuchen.</p> <p>Schon aus Rechtsgründen sind solche Auswirkungen von Kohlendioxidemissionen nicht in die abwägenden Betrachtungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einzubeziehen.</p> <p>Bei Kohlendioxid handelt es sich um ein Treibhausgas, das zwar im globalen Maßstab wirken kann, von dem jedoch vorliegend keine relevanten Auswirkungen auf das – im Rahmen der vorliegend getroffenen fachplanerischen Entscheidung allein betrachtungsrelevante – lokale bzw. regionale Klima ausgehen.</p> <p>Die Auswirkungen des Vorhabens auf die globalen Klimaziele sind zutreffend nicht erfasst, weil die Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens auf das Makroklima quantitativ kaum abschätzbar und darstellbar sind.</p> <p>Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über den Wirkungszusammenhang kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas nicht dem Immissionsbeitrag einzelner Vorhaben zugerechnet werden (vgl. zu § 1a 9.BImSchV im Bereich des Anlagenzulassungsrechts VGH Mannheim, U.v. 20.07.2011, 10 S 2102/09, juris Rn. 57 sowie Appold, in: Hoppe/Beckmann, UVPg, § 2 Rn. 35 m w. N.).</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.06	16.6 Immissionen - Umleitungskonzept	
16.06-01	16.6 Immissionen - Umleitungs- und Notfallkonzept -01 Es fehlt ein abgestimmtes Umleitungs- und Notfallkonzept.	Für den Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird. Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar.
16.06-01.1	16.6 Immission - Umleitungskonzept -01.1 Es fehlt ein Umleitungs- und Notfallkonzept, welches die Durchfahung des Stadtgebietes ausschließt und die Rettungsfahrten (Feuerwehr, Polizei, Notärzte) berücksichtigt.	Für den Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird. Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar. Für die freie Strecke wird es kein individuelles Rettungswegekonzept geben. Im Rettungsfall werden die Rettungskräfte über die freizuhaltenen Rettungsgassen, dem Seitenstreifen bzw. entgegen der Fahrtrichtung an den Einsatzort gelangen. Die Tatsache, dass im Abschnitt 1 eine hohe Anzahl von Anschlussstellen vorhanden sind, begünstigt zusätzlich die Zu- und Abfahrt zur Rettungsstelle.
16.06-01.2	16.6 Immission - Umleitungskonzept -01.2 Durch das fehlende Umleitungs- und Notfallkonzept wird der innerstädtische Verkehr behindert. Diese Auswirkungen haben Einfluss auf die individuelle medizinische Versorgung der Anwohner.	Für den Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird. Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar. Die individuelle medizinische Versorgung kann vom Vorhabensträger nicht geplant bzw. prognostiziert werden.

Problem-NR	Problem	Antwort
		Aufgrund der vorhandenen innerstädtischen Belastung Lüneburgs können kleinräumige Störungen nie endgültig ausgeräumt werden
16.06-02	16.6 Immission - Umleitungskonzept -02 Durch unzureichende Umleitungskonzept fließt der Verkehr ungeordnet durch das innerstädtische Verkehrsnetz. Dies führt nicht nur zu Behinderung im Straßenverkehr sondern vor allem zu erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen.	Für den Abschnitt 1 der Autobahneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird. Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar. Die Immissionstechnischen Untersuchungen (Luft und Schall) beziehen sich auf die umgesetzte Planung und berücksichtigt die Beiträge des Hauptverkehrsstraßennetzes, also nicht für die Umleitungsverkehre.
16.06-03	16.6 Immission - Umleitungskonzept -03 Für den Fall, dass eine – mit der Hansestadt Lüneburg abgestimmte -Umleitungsstrecke nicht dem verstärkten Verkehr genügen sollte, ist ferner bereits im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass insoweit notwendige bauliche Ertüchtigungen an den abgestimmten Umleitungsstrecken – in der Baulast der Hansestadt Lüneburg – auf Kosten des Vorhabensträgers erfolgen.	Für den Abschnitt 1 der Autobahneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird. Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar.
16.06-04	16.6 Immission - Umleitungskonzept -04 Es ist sicherzustellen, dass der Vorhabensträger die Umleitungsbeschilderung auf seine Kosten herstellt. Eine Beschilderung ist zwingend notwendig, um den Umleitungsverkehr auf die vorgesehen Strecken leiten zu können und den Ausweichverkehr durch den innerstädtischen Bereich der Hansestadt Lüneburg zu verhindern.	Für den Abschnitt 1 der Autobahneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird. Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar. Nach §5b Straßenverkehrsgesetz (StVG) trägt die Kosten für die Beschilderung von Bedarfsumleitungen der Vorhabenträger.

Problem-NR	Problem	Antwort
16.06-05	<p>16.6 Immission - Umleitungskonzept -05 Die auch als Umleitungsstrecken genutzten qualifizierten Straßen (innerhalb der Gemeinde Stelle die K 86, K 22, K1, K8) und auch Gemeindestraßen sind zeitweise bereits heute sehr stark belastet. Im Umleitungsfall (wie dies beim BAB - Ausbau im Jahre 2016 der Fall war) stößt insbesondere die K 86 (mit rund 11.000 Fahrzeugen am Tag) an ihre Grenzen.</p>	<p>Für den Abschnitt 1 der Autobahneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird. Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar.</p> <p>Eine Untersuchung der Umleitungsstrecke ist nicht Bestandteil der notwendigen Planfeststellungsunterlagen. Eine Bestandsaufnahme des baulichen Zustands erfolgt nur für den Fall einer bauzeitlichen Umleitung im Zuge der weiterführenden Maßnahmen.</p>
16.06-05.1	<p>16.6 Immission - Umleitungskonzept -05.1 Zu bedenken ist auch, dass alle zu den Anschlussstellen führenden Hauptverkehrsstraßen sowie der östliche Teil des Innenstadtrings während der Baumaßnahmen im Zuge des Baus der A 39 erheblich betroffen sein werden. Im Verlauf dieser Straßenabschnitte liegen zahlreiche Knotenpunkte, welche bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit liegen und die im Zuge der Baumaßnahmen der A 39 den hierdurch bedingten Mehrverkehr nicht mehr aufnehmen können. Es droht eine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit dieses innerstädtischen Wegenetzes. Die im Hinblick auf Umleitungsverkehr als problematisch einzustufenden Knotenpunkte im Gebiet der Hansestadt Lüneburg finden sich in der Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom 7. Juni 2012 (Anlage 6 zur Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012) sowie in einer ergänzenden Untersuchung des Büros aus Oktober 2017. Die wesentlichen Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Knotenpunkte im Stadtgebiet, die im Verkehrsgutachten angestellt wurden, werden nachstehend wie folgt wiedergegeben: - Knotenpunkt 1 – A 39 / L 216: Am südlichen Anschlussknoten</p>	<p>Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich. Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt. Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor. Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden. Für die Durchgehende Strecke B4 / A39 sind folgende grobe</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>(TK 2) ist ein zweiter Geradeausfahrstreifen für den Verkehr aus Richtung Norden vorgesehen. Diese Änderung wird zwar im Lageplan berücksichtigt, nicht aber in den Leistungsfähigkeitsnachweisen.</p> <p>- Knotenpunkt 1a – Hamburger Straße / Bei der Pferdehütte: Die Knotenskizze in den Leistungsfähigkeitsnachweisen weist in der südlichen Zufahrt der Hamburger Straße vier Fahrstreifen auf, obwohl heute nur drei Fahrstreifen vorhanden sind. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass mit der prognostizierten Verkehrsbelastung und dem an allen Knotenpunkten verwendeten Spitzenstundenanteil von 10 % keine ausreichende Verkehrsqualität mehr nachgewiesen werden kann. Die zweite Berechnung mit einem Spitzenstundenanteil von 8 % kann nicht als Leistungsfähigkeitsnachweis dienen. Es ist richtig, dass die Hamburger Straße einen Spitzenstundenanteil von rd. 8 % aufweist. Für die Straße Bei der Pferdehütte ist dieser Ansatz aber zu niedrig, da die dort vorhandenen Einkaufseinrichtungen höhere Spitzenstundenanteile erzeugen. Darüber hinaus ist ein Spitzenstundenanteil von 10 % auch als „Ausgleich“ für Prognose- und Modellungenauigkeiten zu sehen.</p> <p>Für diesen Knotenpunkt kann demnach mit den im Regelfall anzusetzenden Verkehrsbelastungen kein Leistungsfähigkeitsnachweis erstellt werden. Ein Leistungsfähigkeitsnachweis mit reduzierten Belastungen kann nicht überzeugen.</p> <p>Hier muss nach anderen Lösungsansätzen gesucht werden.</p> <p>- Knotenpunkt 2 – A 39 / B 209: Am nördlichen Anschlussknoten (TK 1) sind zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr in Richtung Norden geplant. In den Leistungsfähigkeitsnachweisen sind indes nur ein Geradeausfahrstreifen und ein Rechtsabbiegestreifen berücksichtigt. Dies ist zu ändern.</p> <p>- Knotenpunkt 3 – A 39 / Erbstorfer Landstraße: Am östlichen Anschlussknoten (TK 1) ist ein gemeinsamer</p>	<p>Bauphasen z.Zt. vorgesehen: Bauphase 0: 2+2 Verkehrsführung, ggf. 2+1 für Verbreiterung RF Wob Herrichten der Richtungsfahrbahn Wob für eine 4+0-Verkehrsführung einschließlich Verkehrsumlegung. Bau LS-Tunnel Westseite und BW Erbstorfer Landstr., BW Radweg, BW Stadtkoppel. Beginn Abschnitt 2. Bauphase 1: 2+1 Verkehrsführung, ggf. 2+0 an Engstellen (Tunnel) Bau der BW-Hinterfangungen, Beginn Bauwerke, Bau LS-Tunnel Bauphase 2: 4+0 Verkehrsführung auf RF Wob Bau der Richtungsfahrbahn HH mit allen betroffenen Bauwerken. Bauphase 3: 4+0 Verkehrsführung auf neuer RF HH Bau der Richtungsfahrbahn Wob mit allen betroffenen Bauwerken</p> <p>Bauzeit ca. 6 Monate Bauphase 1: 2+1 Verkehrsführung, ggf. 2+0 an Engstellen (Tunnel) Bau der BW-Hinterfangungen, Beginn Bauwerke, Bau LS-Tunnel Bauzeit ca. 6 Monate Bauphase 2: 4+0 Verkehrsführung auf RF Wob Bau der Richtungsfahrbahn HH mit allen betroffenen Bauwerken. Bauzeit ca. 12 Monate Bauphase 3: 4+0 Verkehrsführung auf neuer RF HH Bau der Richtungsfahrbahn Wob mit allen betroffenen Bauwerken Bauzeit ca. 12 Monate</p> <p>In den weiteren Planungsphasen bis hin zur Ausführung wird die Bauphasenplanung fortgeschrieben und weiter detailliert. Eine bauzeitliche übermäßige Mehrbelastung des nachgeordneten Netzes ist auf Grundlage des geplanten Bauphasenkonzepts daher nicht zu erwarten. Es ist mit den üblichen Beeinträchtigungen einer Baumaßnahme zu rechnen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Fahrbahnen für den Geradeausverkehr in Richtung Osten und den Rechtsabbieger geplant. In den Leistungsfähigkeitsnachweisen sind ein separater Geradeausfahrbahn und ein Rechtsabbiegebahn berücksichtigt. Im Lageplan fehlt auf der Rampe A 39 – entgegen der Forderung der Hansestadt aus dem Jahr 2012 weiterhin – der Pfeil für den Geradeausverkehr. Beides ist zu korrigieren.</p> <p>Die Hansestadt Lüneburg fordert weiterhin, die während der Bauzeit der A 39 zu erwartende Mehrbelastung der angesprochenen Knotenpunkte und hier insbesondere des Knotenpunkts 1a – Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte zu berücksichtigen und die insoweit notwendigen Folgemaßnahmen an den in der Straßenbaulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Straßen festzulegen.</p> <p>Das für die Planfeststellungsbehörde insoweit eine Handlungspflicht besteht, ergibt sich zum einen daraus, dass das Vorhaben mit dem vorhandenen Wegenetz in Einklang gebracht werden muss; hierzu notwendige Folgemaßnahmen i.S. des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG können alle Maßnahmen sein, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen (BVerwG, Urt. v. 01.07.1999 – 4 A 27/98 –, juris); zum anderen daraus, dass einer Gemeinde ein Abwehrrecht zusteht, wenn die Funktionsfähigkeit ihres Straßennetzes durch ein Vorhaben in Mitleidenschaft gezogen wird (OVG Saarlouis, Urt. v. 09.07.2010 – 3 A 482/09 –, BauR 2010, S. 2162).</p>	
16.06-06	<p>16.6 Immission - Umleitungskonzept -06 Es wird gefordert den ÖPNV/SPNV als Teil der Verkehrssteuerung während der Bauphase zu berücksichtigen um so den Straßenverkehr zu entlasten.</p>	<p>Den ÖPNV bzw. SPNV in die Verkehrssteuerung in der Bauphase einzubinden, ist nicht Bestandteil einer Straßenmaßnahme. Die Koordinierung der diversen Nahverkehrsmöglichkeiten kann in diesem Rahmen vom Vorhabenträger nicht geleistet werden. Der Vorhabenträger sichert zu, dass das Bauphasenkonzept sowie die geplanten Umleitungsstrecken dem ÖPNV/SPNV rechtzeitig vor Ausführung mitgeteilt wird.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
16.06-07	<p>16.6 Immission - Umleitungskonzept -07 Die Hansestadt Lüneburg fordert eine Regelung zur Steuerung des Verkehrsflusses während der Bauphase und in der Betriebsphase der A 39 über die im Stadtgebiet vorhandenen Lichtsignalanlagen sowie eine Regelung der Kostenbelastungen, die der Hansestadt durch die vorhabenbedingten Anpassungsmaßnahmen entstehen</p>	<p>Es gibt grundsätzliche mehrere Möglichkeiten für den Einsatz von Telematischen Einrichtungen an Bundesautobahnen. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen „Streckenbeeinflussungsanlagen“, „Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)“ und „Zuflussdosierung“. Für den Einsatz von telematischen Anlagen ist immer eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchzuführen. Hierbei müssen Nutzenkomponenten ermittelt werden, die den Kosten der Anlagen gegenüber zu stellen sind. Grundsätzlich geht der Bund als Straßenbaulastträger davon aus, dass Neu- und Ausbauprojekte an Bundesautobahnen so geplant werden, dass für den Prognosefall eine ausreichende Leistungsfähigkeit und ein hohes Sicherheitspotenzial erreicht werden. Daher ist der Einsatz von Telematischen Anlagen im Zuge von Neu- und Ausbauprojekten nicht vorgesehen, sondern eher für den Einsatz an Bestandsstrecken vorgesehen.</p> <p>Die Nutzenermittlung ist je nach Anlagenart unterschiedlich. Streckenbeeinflussungsanlagen dienen der weiträumigen Umleitung von Verkehren auf dem Autobahnnetz bei hoher Verkehrsdichte. Der Nutzen muss sich ergeben aus den vermiedenen Stautunden (Grenzstaulängen). Weiterhin gehen in die Ermittlung auch die notwendigen Mehrlängen auf den Umleitungsstrecken ein (z.B. Mehrverbrauch von Betriebsstoffen, Schadstoffe, etc.). Bezogen auf die A 39 würde eine Nutzenermittlung schon an der Ermittlung der regelmäßigen Staulängen scheitern, weil die Strecken eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.</p> <p>Verkehrsbeeinflussungsanlagen dienen der Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Kapazitätserhöhung und zur Gefahrenwarnung. Hierzu wird ebenfalls die Leistungsfähigkeit der Strecke in den Blick genommen, es wird das Potenzial für die Unfallvermeidung betrachtet. Zugrunde gelegt wird hierbei wiederum der Ist-Zustand und nicht der Prognose-Zustand. Da im Stadtgebiet Lüneburg bereits feste Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden müssen, ist der Nutzen einer VBA nicht ausreichend um die hohen Kosten einer solchen Anlage zu rechtfertigen. Das Geschwindigkeitsniveau befindet sich mit 80 und 100 km/h schon sehr nah am Bereich der optimalen Leistungsfähigkeit. Diese liegt bei ca. 70 km/h. Hier wäre</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>also kaum Potenzial für eine Verbesserung, daraus würde kein ausreichender Nutzen entstehen. Das Potenzial der Unfallvermeidung durch Gefahrenwarnung ist bei den geringen Geschwindigkeiten ebenfalls nicht ausreichend. Der Einsatz einer Zuflussdosierung zur Verbesserung der Einfädungsvorgänge ist ebenfalls nicht angezeigt, da die Einfädungsbereiche mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit geplant und umgesetzt werden können.“</p> <p>Nur die ursächlich durch die Maßnahme ausgelösten Veränderungen oder Erneuerungen von Lichtsignalanlagen gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.</p>
16.06-08	<p>16.6 Immission - Umleitungskonzept -08 Das Umleitungskonzept sollte nicht nur den Umkreis der Hansestadt Lüneburg betrachten, sondern ein weiträumiges Konzept mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen beinhalten. Die überregionalen Verkehrsströme sollen dadurch frühzeitig abgeleitet werden.</p>	<p>Für eine vorzusehende Bedarfsumleitung im Falle eines Störfalls und einer damit verbundenen Vollsperrung einer Richtungsfahrbahn im Bereich des Abschnitts 1 der A39 zwischen den Anschlussstellen Lüneburg-Nord / L216 und der östlich von Lüneburg neu hergestellten Anschlussstelle B4 bzw. B216 wurden sowohl regionale Ausweichstrecken als auch übergeordnete Verkehrslenkungsmaßnahmen betrachtet und bewertet. Da mit Blick auf die für 2030 prognostizierten Verkehre davon auszugehen ist, dass ein Großteil der auf der A39 zu erwartenden Verkehre Ziel- und Quellverkehre der entlang der Strecke befindlichen Unter- und Mittelzentren ist, ergab die Untersuchung nur einen geringen Anteil von Fahrzeugen pro Tag, die auf andere Autobahnen großräumig umgelagert werden können. Hiermit erlangen regionale Umleitungskonzepte eine vorherrschende Bedeutung. Hierfür wird zurzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Das Umleitungskonzept sieht für das Stadtgebiet vorrangig weiträumige Umleitungen vor.</p> <p>Es gibt grundsätzliche mehrere Möglichkeiten für den Einsatz von Telematischen Einrichtungen an Bundesautobahnen. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen „Streckenbeeinflussungsanlagen“, „Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)“ und „Zuflussdosierung“. Für den Einsatz von telematischen Anlagen ist immer eine</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchzuführen. Hierbei müssen Nutzenkomponenten ermittelt werden, die den Kosten der Anlagen gegenüber zu stellen sind. Grundsätzlich geht der Bund als Straßenbaulastträger davon aus, dass Neu- und Ausbauprojekte an Bundesautobahnen so geplant werden, dass für den Prognosefall eine ausreichende Leistungsfähigkeit und ein hohes Sicherheitspotenzial erreicht werden. Daher ist der Einsatz von Telematischen Anlagen im Zuge von Neu- und Ausbauprojekten nicht vorgesehen, sondern eher für den Einsatz an Bestandsstrecken vorgesehen.</p> <p>Die Nutzenermittlung ist je nach Anlagenart unterschiedlich.</p> <p>Streckenbeeinflussungsanlagen dienen der weiträumigen Umleitung von Verkehren auf dem Autobahnnetz bei hoher Verkehrsdichte. Der Nutzen muss sich ergeben aus den vermiedenen Stautunden (Grenzstaulängen). Weiterhin gehen in die Ermittlung auch die notwendigen Mehrlängen auf den Umleitungsstrecken ein (z.B. Mehrverbrauch von Betriebsstoffen, Schadstoffe, etc.). Bezogen auf die A 39 würde eine Nutzenermittlung schon an der Ermittlung der regelmäßigen Staulängen scheitern, weil die Strecken eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.</p> <p>Verkehrsbeeinflussungsanlagen dienen der Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Kapazitätserhöhung und zur Gefahrenwarnung. Hierzu wird ebenfalls die Leistungsfähigkeit der Strecke in den Blick genommen, es wird das Potenzial für die Unfallvermeidung betrachtet. Zugrunde gelegt wird hierbei wiederum der Ist-Zustand und nicht der Prognose-Zustand. Da im Stadtgebiet Lüneburg bereits feste Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden müssen, ist der Nutzen einer VBA nicht ausreichend um die hohen Kosten einer solchen Anlage zu rechtfertigen. Das Geschwindigkeitsniveau befindet sich mit 80 und 100 km/h schon sehr nah am Bereich der optimalen Leistungsfähigkeit. Diese liegt bei ca. 70 km/h. Hier wäre also kaum Potenzial für eine Verbesserung, daraus würde kein ausreichender Nutzen entstehen. Das Potenzial der</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Unfallvermeidung durch Gefahrenwarnung ist bei den geringen Geschwindigkeiten ebenfalls nicht ausreichend.</p> <p>Der Einsatz einer Zuflussdosierung zur Verbesserung der Einfädungsvorgänge ist ebenfalls nicht angezeigt, da die Einfädungsbereiche mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit geplant und umgesetzt werden können.“</p>
16.06-09	16.6 Immission - Umleitungskonzept -09 Um Stau auf der Ostumgehung zu vermeiden, sollte der Verkehr westlich um Lüneburg herumgeführt werden.	<p>Für den Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird derzeit ein Umleitungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Dieses Umleitungskonzept wird so gestaltet, dass bei einer kleinräumigen Sperrung z.B. im Bereich Lüneburg der Verkehr weiträumig umgeleitet wird.</p> <p>Das Umleitungskonzept stellt keine planfeststellungsrelevante Unterlage dar.</p>
17.	17. Bauausführung / Baustellenverkehre	
17.01	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr	
17.01-01	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -01 Es wird beantragt Aussagen bzgl. notwendiger Bodenmengen und dessen Transportwegen zu treffen. Durch den Transport werden diverse Ortslagen zusätzlich belastet, dies muss verhindert werden. Der massive Bodenabbau dürfe nicht auf eine andere Planungs- oder Zulassungsebene verlagert werden.	<p>Grundsätzlich können alle für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs durch alle Fahrzeuge genutzt werden, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind. Sollten Straßen im Gemeingebrauch eingeschränkt sein, können diese nur innerhalb dieser Beschränkung genutzt werden.</p> <p>Vor Baubeginn wird per Gutachten an gefährdeten Gebäuden sowie an Straßen und Wegen und weiteren bautechnischen Einrichtungen, die möglicherweise für den Baustellenverkehr (z.B. als Transportwege) vorgesehen sind, eine Bauzustandserfassung vorgenommen.</p> <p>Schäden, die somit nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht werden, sind dem Vorhabensträger unverzüglich zu melden und werden zu Lasten der Maßnahme beseitigt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
17.01-01.1	<p>17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr</p> <p>-01.1 Um die Anwohner vor Belästigungen während der Bauphase zu schützen, darf der Baustellenverkehr nicht durch die Wohngebiete geführt werden.</p>	<p>Grundlegend ist es vorgesehen, den Baustellenverkehr über die Ostumgehung und die angrenzenden Hauptverkehrswegen abzuwickeln. Die Wohnstraßen wie der Brandheider Weg, die Lenastraße, sowie die Rilkestraße sind als Baustellenzufahrt nicht vorgesehen. Detaillierte Aussagen zur Baustellenorganisation können zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht gegeben werden. Erst im Zuge des Vergabeverfahrens zu den eigentlichen Bautätigkeiten erfolgen Festlegungen für die Baustellenorganisation. Während der Bauausführung werden schädliche Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Lärm) auf die dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden. Die Einhaltung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der einschlägigen Vorschriften (u.a. die 32. BImSchV und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen vom 19.08.1970) werden vom Vorhabensträger abgesichert.</p>
17.01-01.2	<p>17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr</p> <p>-01.2 Um die Anwohner vor Belästigungen während der Bauphase zu schützen, darf der Baustellenverkehr nicht durch den Fuchsweg geführt werden. Der Wall soll von der Autobahn aus errichtet werden. Dies soll schriftlich fixiert werden.</p>	<p>Grundlegend ist es vorgesehen, den Baustellenverkehr über die Ostumgehung und den angrenzenden Hauptverkehrswegen abzuwickeln. Detaillierte Aussagen zur Baustellenorganisation können zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht gegeben werden. Erst im Zuge des Vergabeverfahrens zu den eigentlichen Bautätigkeiten erfolgen Festlegungen für die Baustellenorganisation. Während der Bauausführung werden schädliche Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Lärm) auf die dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden. Die Einhaltung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der einschlägigen Vorschriften (u.a. die 32. BImSchV und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm).</p> <p>Im Fuchsweg wird ein neuer Wendehammer geplant, daher kann kein grundsätzliches Verbot der Befahrung durch Baufahrzeuge ausgesprochen werden.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
17.01-02	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr 02 Die Anwohner in Moorfeld befürchten, dass ihre Wohnstraßen als Baustraßen genutzt werden und durch verkehrsbehördliche Anordnungen die Anwohner mit Parkverboten oder Materiallagern zu rechnen haben.	Grundlegend ist es vorgesehen, den Baustellenverkehr über die Ostumgehung und den angrenzenden Hauptverkehrswegen abzuwickeln. Detaillierte Aussagen zur Baustellenorganisation können zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht gegeben werden.
17.01-03	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -03 Es wird beantragt Maßnahmen (Bauablauf, Bauweisen etc.) die zur Minimierung des Baulärms dienen als zwingend auszuweisen. Die Maßnahmen, aus dem Baulärmgutachten, sollen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden.	In der Unterlage 21.2 ist das Baulärmkonzept genannt. Es enthält folgende Maßnahmen: - Die Baustellenverkehre fahren auf der heutigen B4 - Während des Rückbaus der Fahrbahnen bleiben die jetzigen Lärmschutzanlagen, vor der Errichtung der neuen Fahrbahnen werden die geplanten Lärmschutzanlagen errichtet - Im Bereich Moorfeld werden die bestehenden Stützwände erst dann zurückgebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind - Für die Errichtung der Stützwände werden Bohrgeräte verwendet - Der Bauablauf sieht in der lärmtechnisch sensiblen Nachtzeit (20 Uhr bis 6 Uhr) keinen Baustellenbetrieb vor - Vor dem Betrieb eines Bohrgerätes zur Herstellung der Bohrpfahlwand in Moorfeld ist eine Abschirmung mit h=3m (mobile Wand) über der Arbeitsebene zu errichten - Auf die Baustelle dürfen nur Baumaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen werden, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen.
17.01-03.1	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -03.1 Die Maßnahmen, aus dem Baulärmgutachten sollen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden. Insbesondere die Bauzeit soll auf Montag bis Freitag von 6:00 bis 20:00 festgeschrieben werden.	Die Unterlage 21.2 ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlage und enthält Empfehlungen bzw. Vorgaben für ein Baulärmkonzept. Nach Möglichkeit werden lärmintensive Arbeiten außerhalb der sensiblen Nachtzeit (20 Uhr bis 6 Uhr) durchgeführt.
17.01-04	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehr - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -04 Es wird ein detaillierter Bauablauf Plan für den Bau des Tunnelbauwerks gefordert.	Grobe Bauabläufe wurden im Rahmen des Vorentwurfes erarbeitet, sind aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Die detaillierten Ausarbeitungen werden im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung erstellt. Diese werden inhaltlich Gegenstand der Ausschreibungsunterlage und der Bauverträge.

Problem-NR	Problem	Antwort
17.01-05	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -05 Die Bauausführung muss planfestgestellt werden. Die Vorgaben aus dem Baulärmgutachten müssen Bestandteil werden.	Die Unterlage 21.2, das Baulärmkonzept, ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlage und enthält Empfehlungen bzw. Vorgaben. Die tatsächliche Ausführungsplanung folgt im Anschluss an den Planfeststellungsbeschluss und ist daher zu diesem Zeitpunkt nicht Bestandteil der Unterlage.
17.01-06	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -06 Die Wirtschaftlichkeit der offenen Bauweise für den Tunnel wird angezweifelt. Diese Aussage muss nachgewiesen werden	Im Rahmen der Vorplanung mit Variantenuntersuchung (Stand: 25.09.2009) wurden für die Ingenieurbauwerke zum Lärmschutz in der Stadtstrecke Lüneburg-Moorfeld neun Varianten ohne und mit Abdeckung untersucht. Die Varianten mit Abdeckung gelten aufgrund ihrer Länge als Tunnel und werden in Offener Bauweise hergestellt. Ein Tunnel in Geschlossener Bauweise bedarf einer Überdeckung des anstehenden Bodens und kommt unter den vorliegenden Randbedingungen nicht in Betracht. Die Variantenuntersuchung schließt mit der Planungsempfehlung für die dann weiter geplante und vorliegende Variante mit Abdeckung in Normallage (Gradiente in der vorhandenen Lage) aufgrund des Vollschutzes bezüglich Lärmschutz, der deutlichen Vorteile hinsichtlich der Einbindung in das städtebauliche Umfeld sowie der Nichtbeeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke.
17.01-07	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -07 Die sichere Erreichbarkeit und der Betrieb kommunaler Bildungseinrichtungen ist zu gewährleisten. Hierzu zählen vor allem die Kindertagesstätte Brandheider Weg, Die Igelschule und die Sportanlage Lüne. Daher soll der Baustellenverkehr ausschließlich über die B4 geregelt werden.	Grundlegend ist es vorgesehen, den Baustellenverkehr über die Ostumgehung und die angrenzenden Hauptverkehrswegen abzuwickeln. Detaillierte Aussagen zur Baustellenorganisation können zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht gegeben werden. Grundsätzlich können alle für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs durch alle Fahrzeuge genutzt werden, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind. Sollten Straßen im Gemeingebrauch eingeschränkt sein, können diese nur innerhalb dieser Beschränkung genutzt werden. Der Vorhabensträger ist bemüht Lösungen zu finden die eine Erreichbarkeit kommunalen Bildungseinrichtungen gewährleisten,

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>aufgrund des derzeitigen Planungsstandes können jedoch keine Aussagen zu konkreten Sperrungen oder Behinderungen bei der Zufahrt gemacht werden.</p> <p>Die genannten Einrichtungen befinden sich nicht direkt an der Trasse der A39, daher ist die Wahrscheinlichkeit einer Einschränkung sehr gering.</p>
17.01-08	<p>17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr</p> <p>-08 Es wird mit erheblichen Einschränkungen bzgl. der Erreichbarkeit und der Wohnqualität (durch Baustellenverkehr, Staub, Erschütterungen, Lärm) im Bereich Moorfeld gerechnet. Daher wird hier ein Konzept für die Verkehrsführung während der Bauphase gefordert. Zudem soll geregelt werden wie mit Schädigungen umgegangen wird (z.B. Kosten für Instandsetzung von Straßen in der Baulast der Hansestadt).</p>	<p>Grundsätzlich können alle für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs durch alle Fahrzeuge genutzt werden, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind. Sollten Straßen im Gemeingebrauch eingeschränkt sein, können diese nur innerhalb dieser Beschränkung genutzt werden.</p> <p>Vor Baubeginn wird per Gutachten an gefährdeten Gebäuden sowie an Straßen und Wegen und weiteren bautechnischen Einrichtungen, die möglicherweise für den Baustellenverkehr (z.B. als Transportwege) vorgesehen sind, eine Bauzustandserfassung vorgenommen.</p> <p>Schäden, die somit nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht werden, sind dem Vorhabensträger unverzüglich zu melden und werden zu Lasten der Maßnahme beseitigt.</p> <p>Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage.</p> <p>Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn.</p> <p>Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich.</p> <p>Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Einschränkungen werden in die verkehrsaarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt. Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor. Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden. Für die Durchgehende Strecke B4 / A39 sind folgende grobe Bauphasen z.Zt. vorgesehen: Bauphase 0: →2+2 Verkehrsführung, ggf. 2+1 für Verbreiterung RF Wob Herrichten der Richtungsfahrbahn Wob für eine 4+0-Verkehrsführung einschließlich Verkehrsumlegung. Bau LS-Tunnel Westseite und BW Erbstorfer Landstr., BW Radweg, BW Stadtkoppel. Beginn Abschnitt 2. Bauzeit ca. 6 Monate Bauphase 1: →2+1 Verkehrsführung, ggf. 2+0 an Engstellen (Tunnel) Bau der BW-Hinterfangungen, Beginn Bauwerke, Bau LS-Tunnel Bauzeit ca. 6 Monate Bauphase 2: →4+0 Verkehrsführung auf RF Wob Bau der Richtungsfahrbahn HH mit allen betroffenen Bauwerken. Bauzeit ca. 12 Monate Bauphase 3: →4+0 Verkehrsführung auf neuer RF HH Bau der Richtungsfahrbahn Wob mit allen betroffenen Bauwerken Bauzeit ca. 12 Monate In den weiteren Planungsphasen bis hin zur Ausführung wird die Bauphasenplanung fortgeschrieben und weiter detailliert.</p> <p>Während der Bauausführung werden schädliche Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Lärm) auf die dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden. Die Einhaltung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der einschlägigen Vorschriften (u.a. die 32. BImSchV und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Die Sensibilität der Wohnstraßen in Moorfeld ist dem Vorhabensträger bekannt, daher werden diese Straßen bei der Planung der Bauausführung besonders betrachtet.
17.01-09	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -09 Es wird aus Sicherheitsgründen gefordert den Fuchsweg für Bauverkehre grundsätzlich zu schließen.	Grundlegend ist es vorgesehen, den Baustellenverkehr über die Ostumgehung und den angrenzenden Hauptverkehrswegen abzuwickeln. Detaillierte Aussagen zur Baustellenorganisation können zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht gegeben werden. Im Fuchsweg wird ein neuer Wendehammer geplant, daher kann kein grundsätzliches Verbot der Befahrung durch Baufahrzeuge ausgesprochen werden.
17.01-10	17.1 Bauausführung / Baustellenverkehre - Bauablauf, Baustelleneinrichtung, Baustellenverkehr -10 Bei dem Bauablauf in dem dicht bebauten Wohngebiet Moorfeld muss eine Alternativenbetrachtung für die Reihenfolge der Richtungsfahrbahnen durchgeführt werden, um die Lärmbelastung möglichst gering zu halten. Hierbei müssen die vorhandenen Lärmschutzwände in die Beurteilung eingehen.	Das Bauablaufkonzept wird im Rahmen der Ausführungsplanung weiter konkretisiert. In diesem Zusammenhang werden auch Alternative Abläufe und Reihenfolgen untersucht. Besonders im Rahmen des Tunnelbaus werden die vorhandenen Lärmschutzwände berücksichtigt. Die sensible Lage des Wohngebietes Moorfeld wird bei der Betrachtung der Bauabläufe besonders berücksichtigt.
17.02	17.2 Bauausführung / Baustellenverkehre - Umleitungskonzept Bauphase	
17.02-01	17.2 Bauausführung / Baustellenverkehr - Umleitungskonzept Bauphase -01 Durch die Umleitungen während der Bauphase wird der innerstädtische Verkehr (in Lüneburg und den nahegelegenen Ortslagen) zusätzlich belastet. Es wird zu erhöhter Staubbildung, Sperrungen und Zeitverlusten kommen. Eine solche Einschränkung ist unzumutbar.	Bei jedem Infrastrukturprojekt ist mit Beeinträchtigungen zu rechnen, denn sobald eine Straße innerstädtisch aus- oder umgebaut wird, müssen Sperrungen in Kauf genommen werden. Eine Umsetzung solcher Maßnahmen, vor allem in dieser Größenordnung, ist aufwendig und zeitintensiv. Zum Zeitpunkt des derzeitigen Planungsstands können keine belastbaren Aussagen zu Verkehrsströmen während der Bauzeit getroffen werden. Grundlegend ist vorgesehen die Baumaßnahme unter Aufrechterhaltung der derzeitigen Verkehrsführung durchzuführen. Insbesondere im Bereich der Anschlussstellen kann es jedoch zu Teil- oder Vollsperrungen kommen. Diese Detailfragen werden erst

Problem-NR	Problem	Antwort
		im Zuge der Bauvorbereitung betrachtet und Lösungsmöglichkeiten bzw. Optimierungen erarbeitet.
17.02-02	17.2 Bauausführung / Baustellenverkehr - Umleitungskonzept Bauphase -02 Die Brücke für Fußgänger und Radfahrer von Adendorf nach Lüneburg durch das Lüner Holz soll abgerissen werden, dadurch wird die Verbindung für 2 Jahre unterbrochen. Es wird eine Behelfsbrücke gefordert. Die Umwege während der gesamten Bauzeit sind für die Radfahrer nicht zumutbar.	Seitens des Vorhabenträgers ist der Bau eines Provisoriums nicht vorgesehen, da eine unmittelbare parallele Radwegeverbindung entlang der B 209 gegeben ist und die vorhandenen Kreuzungspunkte in üblicher und verkehrssicherer Form ausgebildet sind. Erhebliche Verkehrsrisiken oder Umwege sind somit nicht zu erkennen.
17.03	17.3 Bauausführung / Baustellenverkehre - Sonstige baubedingte Maßnahmen	
17.03-01	17.3 Bauausführung / Baustellenverkehre - Sonstige baubedingte Maßnahmen 01 Es wird befürchtet, dass durch massive Erdbewegungen im 17.03-01 Rahmen der Baumaßnahme die historische Wasserversorgung des Klosters Lüne beeinträchtigt wird. Vorhabenbedingte Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel sind auszuschließen.	Das Kloster Lüne ist durch die Bauarbeiten nicht betroffen. Eine Beeinträchtigung der historischen Wasserversorgung des Klosters ist nicht zu erwarten. Durch die Baumaßnahme werden keine Grundwasser stauenden Schichten durchstoßen. Eine Absenkung des Grundwassers ergibt sich durch den Bau der A 39 nicht.
17.03-02	17.3 Bauausführung / Baustellenverkehre - Sonstige baubedingte Maßnahmen 02 Es werden Grundwasserabsenkungen und ihre Folgen befürchtet	Durch die Baumaßnahme werden keine Grundwasser stauenden Schichten durchstoßen. Eine Absenkung des Grundwassers ergibt sich durch den Bau der A 39 nicht.
17.03-03	17.3 Bauausführung / Baustellenverkehre - Sonstige baubedingte Maßnahmen -03 Durch die unmittelbare Nähe der geplanten A39 zum ESK seien Beeinträchtigungen des ESK bis hin zu seinem Bruch möglich.	Der hier in Rede stehende 1. Bauabschnitt der A 39 endet deutlich vor dem Elbe-Seiten-Kanal. Auch die Verlegung der B 216 verläuft nahe dem Elbe-Seiten-Kanal auf der vorhandenen Trasse der B 216 und verändert den gegenwärtigen Zustand nicht. Beeinträchtigungen des ESK infolge des Baus des 1. Abschnittes der A 39 sind daher nicht zu erwarten.
17.03-04	17.3 Bauausführung / Baustellenverkehre - Sonstige baubedingte Maßnahmen -04 Während der Baumaßnahme muss eine Baulärmkommunikation stattfinden und damit verbunden einen Beteiligungsprozess.	Gemäß der Unterlage 21.2 sind baubegleitende Geräuschmessungen vorgesehen. Die Baustellengeräusche werden überwacht und bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle Schallminderungsmaßnahmen veranlasst.

Problem-NR	Problem	Antwort
		Sind schallmindernde Maßnahmen technisch nicht umsetzbar, greift ggf. ein Entschädigungsverfahren. Zur Kommunikation zwischen Anwohner und Bauherrin errichtet die Bauherrin eine Anlaufstelle.
18	18 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange	
18.01	18.1 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße	
18.01.00-01	18.1 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -01 Im Bereich des Gebäudes Am Schlachthof 9 (schreiben 831) wird durch die Planung die Entwässerungsproblematik auf privaten Grund verlagert. Die Regenentwässerung des Grundstücks ist nicht auf zusätzliche Wassermengen ausgelegt. Dieser Punkt ist in der Abwägung der Varianten Nord- und Südtrasse bisher nicht berücksichtigt und in die Abwägung mit einzustellen.	Von der A 39 bzw. der Einfahrrampe von der B 209 zur A 39 werden keine zusätzlichen Wassermengen auf das Grundstück eingetragen. Das Oberflächenwasser wird entweder über die vorhandenen Bankette oder Böschungen versickert oder im Bereich der geplanten Stützwand mittels Schlitzrinne gefasst und über das Entwässerungssystem der A 39 abgeleitet.
18.01.00-02	18.1 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -02 Die in der Wassertechnischen Untersuchung angesetzten Regenereignisse weisen durchgängig eine zu niedrige Frequenz auf. Insbesondere für Böschungflächen wird anstelle des einjährigen Ereignisses die Berücksichtigung eines zehnjährigen Regenereignisses gefordert. Der Einwender beantragt weiterhin, die zunehmenden Starkregenereignisse bei der Planung zu berücksichtigen. Er begründet dies damit, dass sich insbesondere in trockenen Sommermonaten Schadstoffe auf den Straßenoberflächen festsetzen, die bei Starkregenereignissen freigespült werden und für hohe Schadstoffgehalte im Abwasser sorgen und die Vorfluter, bspw auch die Ilmenau, erreichen.	Die Regenhäufigkeiten wurden entsprechend den "Richtlinien für die Entwässerung von Straßen- RAS-Ew" gewählt. Für die Entwässerung von Straßen über Mulden, Seitengräben oder Rohrleitungen ist im Regelfall das 1-jährige Ereignis anzusetzen. Begründete Abweichungen zum Regelfall sind nicht erkennbar. Die sich auf der Straßenoberfläche sammelnden Stoffe werden beim Regenereignis in das Entwässerungssystem der A 39 geleitet. Vor der Einleitung in die Vorfluter erfolgt eine Reinigung und Drosselung in den Vorflutern vorgeschalteten Regenwasserbehandlungsanlagen.
18.01.00-03	18.1 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -03 Darüber hinaus beantragt der Einwender im Hinblick auf den Klimawandel, dass grundsätzlich ein 100-jähriges	Die Regenhäufigkeiten wurden entsprechend den "Richtlinien für die Entwässerung von Straßen- RAS-Ew" gewählt. Für die Entwässerung von Straßen über Mulden, Seitengräben oder Rohrleitungen ist im Regelfall das 1-jährige Ereignis anzusetzen. Begründete

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Regenereignis der Planung zugrunde gelegt wird, damit in der Planung entsprechende Folgen für seine Grundstücke (und ganz allgemein) abgefangen werden können. Soweit dies nicht erfolgt, wird beantragt, eine Entschädigung dem Grunde nach für etwaige Schäden aufgrund des auf seinen Flächen eingeleiteten Niederschlagswassers im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen</p>	<p>Abweichungen zum Regelfall sind nicht erkennbar. Grundsätzlich wird das anfallende Regenwasser auf der Autobahn gesammelt und in das Entwässerungssystem der A 39 eingeleitet, Schäden auf den Flächen sind daher auszuschließen.</p>
18.01.00-04	<p>18.1 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -04 Soweit die Entwässerung der Autobahn über gefasste Systeme mit einer Zuleitung zu Vorflutern ggfs mit zwischengeschalteten Absetzbecken erfolgt, wird deren Reinigungskraft nach Auffassung des Einwenders als zu hoch eingeschätzt. Der Reinigungsmechanismus beruht auf zwei Tauchwänden, die allenfalls Leichtflüssigkeiten abscheiden. Es ist davon auszugehen, dass die meisten Schadstoffe sich am Boden des Absetzbeckens absetzen und bei Regenereignissen wieder aufgewirbelt werden. Das Ausmaß dieses Effekts hängt von der Reinigungsfrequenz und der Sorgfalt der Reinigung ab. Hierzu sind Ergänzungen der Planfeststellungsunterlagen erforderlich.</p>	<p>Die Entwässerungsanlagen des Bauvorhaben A 39 wurden hinsichtlich Schadstoffemission unter Beachtung der anzuwendenden Richtlinien RAS-Ew (2005) und DWA-M 153 (2007) und den darin vorgeschriebenen Regelfall bemessen (UL 18.1, Anlage 5) sowie nach den zum Zeitpunkt der Planerstellung allgemein gültigen technischen Vorschriften entworfen. Dabei wurde u.a. für die Beruhigung des dem Absetzbeckens zulaufenden Straßenoberflächenwassers die Zulaufleitung mit 0,60 x DN teileingestaut, was für die Beckentypen die wirtschaftlichste Lösung zur Vermeidung von Sedimentaufwirbelung darstellt. Ferner sind die Absetzbecken in ihren geometrischen Abmessungen unter Beachtung des maßgebenden Durchflussquerschnitts innerhalb des jeweiligen Absetzbeckens bzw. unterhalb der jeweiligen Tauchwand auf die gem. RAS-Ew (2005) festgelegte maximale Durchflussgeschwindigkeit $\leq 0,05$ m/s konstruiert.</p> <p>Die Reinigungsleistungen der Regenrückhaltebecken sind in der ergänzten Unterlage 21.3 zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ((online eingestellt auf dem UVP-Portal www.uvp.niedersachsen.de) vom November 2019 durch einen stofflichen Nachweis für die Parameter nach Oberflächengewässerverordnung untersucht.</p> <p>Darüber hinaus erforderliche Schutzbedürfnisse sind dem Vorhabensträger nicht bekannt.</p>
18.01.01	18.1.1 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße - Gefährdung von Grundwasser	

Problem-NR	Problem	Antwort
18.01.02	18.1.2 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -Beeinträchtigung der Wasserqualität	
18.01.03	18.1.3 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -Trinkwasserschutzgebiet	
18.01.04	18.1.4 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -Wasserrahmenrichtlinie	
18.01.04-01	18.1.4 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -Wasserrahmenrichtlinie -01 Nach den Aussagen des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie führen die Umbauarbeiten nicht zu einer Verschlechterung der Gewässer. Lt. den Fischkundlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2008 sind Querder von Neunaugen gefunden worden. Hierauf geht der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie nicht substantiiert ein.	<p>Eine Umverlegung erfolgt für den Raderbach auf einer Strecke von 150 m, zudem wird die Unterführung durch ein Rechteckbauwerk auf einer Länge von 67,5 m ersetzt, dem ein 6 m langer Sandfang vorgelagert wird. Es gehen nur ca. 5 m des bisher bestehenden Bachbettes durch den Einbau des neuen Rahmendurchlasses verloren, während die restlichen 15 m des Durchlasses neu angelegt werden. Hierfür wird eine naturnahe Ausgestaltung des Gewässerbetts vorgesehen. Das Ergebnis dass sich der Umbau nicht zu einer Verschlechterung der Gewässer führt, ist nicht allgemeiner Natur, sondern bezieht sich ausschließlich auf den konkreten Umfang am Raderbach. Wobei anzumerken ist, dass es bei der Beurteilung immer um die „Zustandsklassen“ nach WRRL geht. Es wird von keiner Verschiebung der aktuellen Zustandsklasse in eine schlechtere Zustandsklasse für das konkrete Gewässer durch das Vorhaben ausgegangen. Fische gehören neben weiteren 4 Kriterien zu den biologischen Qualitätskomponenten zur Beurteilung der Zustandsklassen. Dabei geht es um keine individuenbezogene Betrachtung und nicht nur um eine Betrachtung einzelner Altersstadien (Larven- o. juvenile Stadien), sondern um die Betrachtung einer gewässertypspezifischen Zusammensetzung (Referenz-Fischzönose), die dem Ist-Bestand gegenübergestellt wird. Zur Beurteilung des Ist-Zustandes erfolgt ein komplexes Verfahren, welches 19 Beurteilungsparameter umfasst, darunter Arten und Alterszusammensetzungen. Im Rahmen des Fachbeitrags zur WRRL geht es nicht darum, die einzelnen Bewertungsparameter zu beurteilen, sondern die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die übergeordneten Qualitätskomponenten (z. B. Fische) abzuschätzen. Die Kriterien zur Beurteilung der Auswirkungen auf die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Qualitätskomponenten sind in der Unterlage in Tab. 5 dargelegt. Für die biologischen QK (z. B. Fische), die sowieso natürlichen und saisonalen Schwankungen unterliegen, wird die Maßgabe gesetzt, dass keine Verschlechterung vorliegt, wenn zu erwarten ist, dass ein dem Ausgangszustand ähnlicher Zustand sich spätestens innerhalb eines Zeitraums von ca. 2 bis 3 Jahren wieder einstellt, ohne dass zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen erforderlich sind. Die abgeschätzten, anzunehmenden Auswirkungen (bau-, anlage- und betriebsbedingt) sind im Fachbeitrag zur WRRL ausführlich beschrieben und in Tabellen zusammengefasst dargestellt. Dabei wird für den Raderbach folgendes prognostiziert: Die Umverlegung am Raderbach ist zeitlich begrenzt, räumlich auf einen Abschnitt südlich der Gewässerquerung begrenzt, betroffen sind maximal einzelne Individuen, ein Wiederbesiedlungspotenzial durch Makrophyten, Makrozoobenthos und Fische ist gegeben. Derartige Auswirkungen führen zu keiner dauerhaft, deutlichen Veränderung des Artenspektrums und damit zu keiner Zustandsverschlechterung des Gewässers im Sinne der WRRL. Bezogen auf die FFH-Verträglichkeit ist anzumerken, dass es sich bei dem anzunehmenden Bachneunauge um eine Art, die im Anhang II der FFH-Richtlinie gelistet ist, handelt, wofür spezielle Schutzgebiete auszuweisen sind. Eine artbezogene Betrachtung wäre für ein FFH-Gebiet vorzunehmen, wo diese Art eine maßgebliche Art darstellt. Eine artbezogene Betrachtung im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung entfällt, da der Raderbach nicht als FFH-Gebiet ausgewiesen ist. Im nördlichen Teil des Bauabschnitts wird die Ilmenau im FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen – DE 2628-388“ gekreuzt, die jedoch durch ein Brückenbauwerk gequert wird.</p>
18.01.04-02	18.1.4 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Entwässerungskonzept Straße -Wasserrahmenrichtlinie -02 Eine qualifizierte Beschreibung der Mengenermittlungen der Tausalzeinträge im wasserrechtlichen Fachbeitrag ist nicht ersichtlich.	Die Beschreibung der Mengenermittlung der Tausalzeinträge erfolgt nicht im Fachbeitrag WRRL sondern in der Anlage 1 zum Fachbeitrag: Tausalzgutachten für Planungsabschnitt 1.
18.02	18.2 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Hochwasserschutz	

Problem-NR	Problem	Antwort
18.02-01	18.2 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Hochwasserschutz -01 In den Unterlagen wird beschrieben, dass die südliche Trasse auf einer Länge von 300 m durch das Überschwemmungsgebiet (USG) verläuft. Dazu ist zu bemerken: Das Überschwemmungsgebiet endet etwa am jetzigen Verlauf der Umgehungsstraße. Dieser nördliche Uferbereich ist durch seine geringe Breite bereits jetzt unbedeutend für den Hochwasserschutz. Der Eingriff in das ÜSG (bzw. in einen geringen Teil eines vorläufig gesicherten USG) ist insofern irrelevant und kann abweichend nach §78 Abs. 3 WHG genehmigt werden.	Bei dem Variantenvergleich Ilmenauquerung sprechen einige Punkte gegen eine Südvariante. Der Aspekt des Überschwemmungsgebietes ist zu berücksichtigen. Vor allem ist der Bereich um das Bauwerk ein FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen-DE2628-331“. Es ist die Unversehrtheit der Ilmenau zu gewährleisten und Eingriffe ins Gewässer, selbst in den Uferbereich, müssen vor dem Hintergrund erheblicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele vermieden werden. Außerdem kann ein Eingriffen in das Gewerbegebiet Goseburg vermieden werden und die Bauwerkslänge ist kürzer, somit die Baukosten geringer. -
18.03	18.3 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Durchschneidung und funktionsgerechte Wiederherstellung Gebietsentwässerung	
18.04	18.4 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange - Verlegung und Querung von Gewässern	
19	19 Denkmalschutz	
19.00-01	19 Denkmalschutz 01 Es wird die Zerschneidung der südlichen Landwehr als Baudenkmal eingewendet.	Die Landwehr ist im Abschnitt 1 der A39 nicht betroffen. Entsprechende Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren zum 2. Abschnitt einzubringen. Dennoch kann bereits hier darauf hingewiesen werden, dass die Landwehr an der K 40 gequert wird und somit in einem Bereich, der nur geringe Beeinträchtigungen erwarten lässt.
19.00-02	19 Denkmalschutz -02 Durch den Neubau der A39 werden archäologische und geschichtliche Denkmäler unwiederbringlich zerstört.	Der Vorhabensträger hat sich im Vorwege mit dem Landesamt für Denkmalpflege zu den vorhandenen Denkmälern und möglichen archäologischen Funden abgestimmt und wird die Sachverständigen im Vorfeld sowie während der Bauphase einbeziehen. Dadurch werden die Funde gesichert und einer Zerstörung wird soweit möglich entgegengewirkt.

Problem-NR	Problem	Antwort
20	20 Sonstige lokale Belange	
20.00-01	<p>20. Sonstige lokale Belange -01 Die A 39 führt der Stadt Lüneburg erhebliche Schäden zu. Diese Schäden gehen über die persönlichen Betroffenheiten aufgrund von Immissionen hinaus. Es werden Verkehrswege, Stadtteilstrukturen und Landschaften zerschnitten, Natur- und Erholungsflächen zerstört und das lokale Klima beeinträchtigt</p>	<p>Der Vorhabensträger kann an dieser Stelle nicht ausschließen, dass sich bestehenden Sozialstrukturen durch die geplante Infrastrukturmaßnahme verändern. Es ist jedoch festzustellen, dass bereits heute auf identischer Trasse wie die künftige A 39 eine 4-streifige Bundesstraße (B 4) durch das Stadtgebiet verläuft. Auch die gegebene Anschlussstellensituation wird sich im Stadtgebiet nicht grundlegend verändern. Zudem wird durch den Autobahnneubau die Realisierung eines Immissionsschutzpaketes auf Grundlage der aktuellen Gesetzeslage möglich. Nicht zuletzt der Bau des geplanten Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld lässt erahnen, dass sich die immissionstechnischen Bedingungen gerade im Stadtteil Moorfeld mit dem Bau der A 39 verbessern werden. Auch die verbindende Funktion des Lärmschutztunnels für die beiden Teilbereiche des Stadtteils Moorfeld lässt eher eine verbessernde Sozialstruktur vermuten. In Verbindung mit der lärmindernden Wirkung des Tunnels erfährt der Stadtteil Lüne-Moorfeld eine städtebauliche Aufwertung.</p> <p>Die Umweltauswirkungen wurden erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Durch den Ausbau der B4 zur A39 entstehen im Abschnitt 1 keine Neuzerschneidungen. Durch die vorgesehenen Querungsbauwerke bleiben die vorhandenen Verbindungsfunktionen erhalten oder werden verbessert. Der Eingriff in die bedeutende Biotope und Lebensräume wird durch den Ausbau der vorhandenen B 4 soweit wie möglich vermieden bzw. vermindert. Die Flächenverluste sind gering und entstehen nur randlich, parallel zur vorhandenen B4. Durch den Ausbau der B 4 wird eine über die Vorbelastungssituation hinausgehende erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes weitestgehend vermieden. Die Böschungen und Lärmschutzwälle der A 39 werden vergleichbar dem aktuellen Zustand an der B 4 nach Abschluss der Bautätigkeiten wieder eingegrünt. Im Abschnitt 1 liegen keine "unzerschnittene verkehrsarme Räume",</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		es entstehen auch keine neuen Landschaftszerschneidungen. Die weiteren angesprochenen Erholungsfunktionen wurden ebenfalls erfasst und entsprechend gewürdigt.
20.00-02	20. Sonstige Belange -02 Durch den Neubau der A 39 wird der Einwender grundlegend betroffen. Aufgrund der Nähe seines Grundstückes befürchtet der Einwender eine Verschlechterung seiner Lebensqualität.	Eine grundlegende Betroffenheit oder Verschlechterung der Lebensqualität kann vom Vorhabensträger auf Grundlage der Einwendung nicht quantifiziert werden. Die Lagebeziehung zur B4 Trasse / Autobahn ändert sich vorhabenbedingt nicht.
20.00-03	20. Sonstige lokale Belange -03 Der "Modale Individual-Verkehr" hat seine Obergrenze erreicht und muss wegen des "Pariser Klima-Abkommens" deutlich zurückgefahren werden. Mehrere Untersuchungen haben gezeigt, dass die Abgaswerte des Straßengüterverkehrs deutlich schlechter als die des Schienengüterverkehrs sind (108 g CO ₂ /tkm zu 31 bzw. 35 g CO ₂ /tkm) (UBA, TREMOD für die Emissionsberichterstattung 2013 (Berichtsperiode 1 990-2011)). Im Hinblick auf die Umsetzung des Pariser Klima-Abkommens darf deshalb der Transport von Gütern auf der Straße nicht durch Subventionen und Straßenneubau gefördert werden, sondern muss von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die Bahn auf elektrifizierten Strecken verursacht lediglich 25% des CO ₂ -Ausstoßes im Vergleich (mit Naturstrom neutral). Die A 39-Planung muss daher mit strategisch-ökologischen Zielvorgaben überarbeitet werden. Um einen effektiven Personen- und Güterverkehr zu gestalten, ist es vorrangig nötig, die Bahn- Knotenpunkte Hamburg, Bremen und Hannover zu entlasten. Ab Hamburg besteht die Notwendigkeit eine zusätzliche Bahnlinie in Richtung Hannover für Güterzüge und den durchfahrenden Schienenpersonenfernverkehr einzurichten, damit auf der Bestandsstrecke der Personennah- und Fernverkehr ausgebaut werden kann. Ziel muss die Verringerung des "Modalen Individual-Verkehrs" durch das verbesserte Angebot im SPV sein.	Die A39 AS Lüneburg-N (B216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist. Die Prognose der Verkehrsuntersuchung A 39 basiert auf der derzeit gültigen Verflechtungsprognose (2014) des BMVI. Die Verflechtungsprognose ist Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. all diese Komponenten entwickeln sich nicht linear. Auf der Grundlage dieser Prognose werden die Bedarfe der Infrastruktur festgelegt. Hierzu gehört auch eine Verbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Form der A 39. Daher ist auf der Grundlage der Verflechtungsprognose ein Bedarf der A 39 gerechtfertigt.

Problem-NR	Problem	Antwort
20.01	20.1 Sonstige lokale Belange - Wohnumfeld	
20.01-01	20.1 Sonstige lokale Belange - Wohnumfeld 01 Der Autobahnneubau beeinträchtigt die Lebens- und Wohnumfeldqualität und zerstört die Natur.	<p>Es ist festzustellen, dass bereits heute auf identischer Trasse wie die künftige A 39 eine 4-streifige Bundesstraße (B 4) durch das Stadtgebiet verläuft. Auch die gegebene Anschlussstellensituation wird sich im Stadtgebiet nicht grundlegend verändern. Zudem wird durch den Autobahnneubau die Realisierung eines Immissionsschutzpaketes auf Grundlage der aktuellen Gesetzeslage möglich. Nicht zuletzt der Bau des geplanten Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld lässt erahnen, dass sich die immissionstechnischen Bedingungen gerade im Stadtteil Moorfeld mit dem Bau der A 39 verbessern werden. Auch die verbindende Funktion des Lärmschutztunnels für die beiden Teilbereiche des Stadtteils Moorfeld lässt eher eine verbessernde Sozialstruktur vermuten. In Verbindung mit der lärmindernden Wirkung des Tunnels erfährt der Stadtteil Lüne-Moorfeld eine städtebauliche Aufwertung.</p> <p>Die Umweltauswirkungen wurden erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Durch den Ausbau der B4 zur A39 entstehen im Abschnitt 1 keine Neuzerschneidungen. Durch die vorgesehenen Querungsbauwerke bleiben die vorhandenen Verbindungsfunktionen erhalten oder werden verbessert. Der Eingriff in die bedeutende Biotope und Lebensräume wird durch den Ausbau der vorhandenen B 4 soweit wie möglich vermieden bzw. vermindert. Die Flächenverluste sind gering und entstehen nur randlich, parallel zur vorhandenen B4. Durch den Ausbau der B 4 wird eine über die Vorbelastungssituation hinausgehende erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes weitestgehend vermieden. Die Böschungen und Lärmschutzwälle der A 39 werden vergleichbar dem aktuellen Zustand an der B 4 nach Abschluss der Bautätigkeiten wieder eingegrünt. Im Abschnitt 1 liegen keine "unzerschnittene verkehrsarme Räume", es entstehen auch keine neuen Landschaftszerschneidungen. Die weiteren angesprochenen Erholungsfunktionen wurden ebenfalls erfasst und entsprechend gewürdigt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
20.01-02	20.1 Sonstige lokale Belange - Wohnumfeld 02 Im Bereich um die A39, insbesondere den umliegenden Wohngebieten wie in Lüne-Moorfeld oder der Samtgemeinde Ostheide, wird infolge der unmittelbaren Autobahnanbindung ein Ansteigen der Kriminalität befürchtet; für den Autobahnbetrieb wird eine höhere Polizeipräsenz gefordert.	Der im Einwand formulierten Befürchtung, dass durch den Bau der A 39 mit einem Anstieg der Kriminalität zu rechnen sei, folgt die Vorhabensträgerin nicht. Es sind keine sachlich fundierten Studien oder Untersuchungen bekannt, in denen ein solcher Sachzusammenhang nachgewiesen bzw. belegt worden ist. Die Anschlussstellen an der Erbstorfer Landstraße und Richtung Barendorf an der B 216 sind bereits jetzt vorhanden, so dass es hier zu keiner relevanten Änderung kommt. Die Präsenz der Polizei kann vom Vorhabensträger nicht vorgegeben werden, die Bedarfseinschätzung von der Polizei selbst bewertet und festgelegt.
20.01-04	20.1 Sonstige lokale Belange - Wohnumfeld -04 Es wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Erbstorfer Landstraße gefürchtet und damit einhergehend eine Gefährdung von Kindern auf dem Schulweg. Daher wird die Einrichtung eines Fahrradweges an der Erbstorfer Landstraße gefordert, sowie der Ausbau eines sicheren Geh- und Radweges über die Behelfsbrücke.	Die aktuelle Verkehrszählungen (2015) und darauf aufbauende Prognose 2030 weisen keine erheblichen Verkehrssteigerung auf der Erbstorfer Landstraße auf. Die beiden Anschlussstellen (Ost und West) werden jeweils mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Im Fall der östlichen Anschlussstelle ist dies bereits heute gegeben. Zudem wird der Linksabbieger von Erbstorf kommend an der östlichen Anschlussstelle verlängert. Hierdurch ist zudem eine Verbreiterung der Erbstorfer Landstraße in diesem Bereich erforderlich. Beide Anschlussstellen werden mit separaten Links- und Rechtsabbiegespuren aus Richtung BAB 39 kommend ausgestattet. Die verkehrstechnische Situation wird somit an beiden Knoten entscheidend verbessert. Im Bestand befindet sich ein Rad-/Gehweg auf der Nordseite der Erbstorfer Landstraße. Dieser bleibt auch im Endzustand unverändert erhalten. Der Rad-/Gehweg wird auch über die geplante Behelfsbrücke mitgeführt. Von einer erhöhten Gefahr für Fußgänger und Radfahrer ist daher nicht auszugehen.
20.01-05	20.01 Sonstige lokale Belange - Wohnumfeld -05 Ein weiteres Argument für die südliche Verlängerung des Tunnels sei der unter einer nachhaltigen und gesamtwirtschaftlichen Betrachtung zu erzielende kurzfristige Refinanzierungseffekt, der sich durch hochpreisiges Bauland auf der Tunneloberfläche ergäbe. Dies würde den	Die Tunneldecke kann aus rechtlichen und statischen Gründen nicht als Bauland genutzt werden. Die Decke ist ein Teil der Straße und daher durch den Baulastträger zu unterhalten.

Problem-NR	Problem	Antwort
	hochbelasteten Anwohnern zu Gute kommen.	
20.01-06	20.1 Sonstige lokale Belange - Wohnumfeld -06 Es wird befürchtet, dass Nachbarschaft-Treffen und Feierlichkeiten in Gärten und anderen Außenbereichen beeinträchtigt werden - beispielsweise Casino Theodor-Körner-Kaserne und dortiger Kinderspiel- und Tennisplatz.	Die Grenzwerte nach 16.Bundes-Immissionsverordnung werden eingehalten. Die maßgebenden Grenzwerte wurden beachtet, Bei der Festsetzung der Grenzwerte wurde eine Gesundheitsgefährdung berücksichtigt. Bei schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchung wurden die jeweils maßgebenden Berechnungsverfahren mit den dabei zu berücksichtigenden Verkehrswerten beachtet. Der Bereich der Theodor-Körner-Kaserne und die Außenbereiche am Fuchsweg sind bereits im Bestand durch die B4 belastet. Um einer wesentlichen Verschlechterung der Situation entgegenzuwirken werden Schallschutzmaßnahmen geplant.
20.02	20.2 Sonstige lokale Belange - Naherholung	
20.02-01	20.2 Sonstige lokale Belange - Naherholung 01 Es werden Einbußen und Beeinträchtigungen für die Naherholungsmöglichkeiten im Waldgebiet südlich Moorfeld um die Steinhöhe und südlich Landwehr infolge Staub- und Lärmeinwirkungen der Autobahn eingewendet.	Das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) enthält flächenhafte Aussagen über die zu erwartenden Luftschadstoffkonzentrationen. Konflikte mit den Beurteilungswerten der 39. BImSchV sind nicht prognostiziert. Nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung fallen diese Bereiche in keine Schutzkategorie dieser Verordnung, da in diesen Bereichen nicht von einem dauernden Aufenthalt von Menschen ausgegangen wird.
20.02-02	20.2 Sonstige lokale Belange - Naherholung 02 Die Zerschneidung der südlichen Landwehr als Baudenkmal durch die Autobahn ist mehr als bedenklich, ist es doch eine Besonderheit der Stadt Lüneburg. Wir fordern einen Erhalt der Natur, den weiterhin freien Zugang zu diesen Gebieten, den Erhalt der Nutzung der Landwehr als Weg (Tunnel/Brücke).	Die Landwehr ist im Abschnitt 1 der A39 nicht betroffen. Entsprechende Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren zum 2. Abschnitt einzubringen. Dennoch kann bereits hier darauf hingewiesen werden, dass die Landwehr an der K 40 gequert wird und somit in einem Bereich, der nur geringe Beeinträchtigungen erwarten lässt.
20.02-03	20.2 Sonstige lokale Belange - Naherholung 03 Die anliegenden Kleingärten dienen als Naherholungsgebiet und sind schon jetzt durch Lärm beeinträchtigt.	Kleingartenanlagen im Bereich der Baustrecke wurden entsprechend der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung bei der Beurteilung der Lärmsituation mit berücksichtigt.

Problem-NR	Problem	Antwort
20.02-04	20.2 Sonstige lokale Belange - Naherholung 04 Das Naherholungsgebiet "Lüner Holz" wird belastet und verliert an Nutzen und Erholungsqualität	Der Eingriff in die Naherholungsgebiete Lüner Holz wird durch den Ausbau der vorhandenen B 4 soweit wie möglich vermieden bzw. vermindert. Die Flächenverluste sind gering und entstehen nur randlich, parallel zur vorhandenen B4. Aufgrund der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ist auch keine Erhöhung der Lärmbelastung in den Erholungsgebieten zu erwarten.
20.02-05	20.2 Sonstige Belange - Naherholung -05 Es wird ein breiter unbewirtschafteter Grünstreifen als Ausgleichmaßnahme gefordert. Dieser kann als Naherholungsgebiet dienen.	Das Kompensationskonzept wird aus den erheblichen Beeinträchtigungen der vorrangig wiederherzustellenden Strukturen und Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch den Bau der A 39 abgeleitet. Die Verluste der straßenbegleitenden Gehölze und Ruderalflächen werden durch vergleichbare oder optimierte Vegetationsstrukturen, die auf den Böschungen und Lärmschutzwällen der zukünftigen A 39 neu angelegt werden, kompensiert. Aus der Artenschutzprüfung heraus sind FCS-Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes der betroffenen Populationen erforderlich. Nach den Vorgaben des Waldgesetzes sind für Waldverluste Ersatzaufforstungen durchzuführen. Mit diesen Verpflichtungen ist der naturschutzfachliche Kompensationsbedarf vollumfänglich erfüllt. Darüber hinausgehende Ausgleichsmaßnahmen führten zu einer Überkompensation die besitzrechtlich und haushalterisch unzulässig ist.
20.02-06	20.2 Sonstige Belange - Naherholung -06 Das Naherholungsgebiet "Neue Forst" wird belastet und verliert an Nutzen und Erholungsqualität.	Der Eingriff in die Naherholungsgebiete Neue Forst wird durch den Ausbau der vorhandenen B 4 soweit wie möglich vermieden bzw. vermindert. Die Flächenverluste sind gering und entstehen nur randlich, parallel zur vorhandenen B4. Aufgrund der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ist auch keine Erhöhung der Lärmbelastung in den Erholungsgebieten zu erwarten.
20.02-07	20.2 Sonstige Belange - Naherholung -07 Der Einwender ist durch die Einschränkung/Beeinträchtigung der Naherholungsgebiete betroffen.	Die Umweltauswirkungen wurden erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Der Eingriff in die Naherholungsgebiete wird durch den Ausbau der vorhandenen B 4 soweit wie möglich vermieden. Die Flächenverluste sind gering und entstehen nur randlich, parallel zur vorhandenen B4. Aufgrund der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ist auch keine Erhöhung der Lärmbelastung in den angrenzenden

Problem-NR	Problem	Antwort
		Erholungsgebieten zu erwarten
20.03	20.3 Sonstige Belange - Übergreifend	
20.03-01	20.3 Sonstige Belange - Übergreifend -01 Die Mauteinnahmen sollten vor Ort in die Erhaltung der Natur einfließen und nicht in andere Straßenbauprojekte investiert werden.	Mauteinnahmen auf Autobahnen und Bundesstraßen sind zweckgebundene Mittel, die in die Instandhaltung und den Neubau von Infrastruktur fließen.
20.03-02	20.3 Sonstige Belange - Übergreifend -02 Durch den Wohnsitz in Wolfsburg benachbarte Anschlussstelle Wolfsburg/Mörse ist der Einwender in seiner Mobilitätsausübung im Hinblick auf den Kfz-Individualverkehr als auch im ÖPNV stark beeinträchtigt.	Die Einwendung bezieht sich auf den Abschnitt 7 der A 39 und ist daher nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Die spezifische Betroffenheit des Einwenders wird anhand der Einwendung weder in Bezug auf den Kfz-Individualverkehr noch in Bezug auf den ÖPNV für den Vorhabensträger ersichtlich.
20.03-03	20.3 Sonstige Belange - Übergreifend -03 Der Bau der Autobahn schädigt Immobilienwerte, bäuerliche Existenzen und den Tourismus.	Die Wertminderung eines in näherer oder weiterer Nachbarschaft zu dem geplanten Vorhaben liegenden Grundstückes – dessen Nutzung als solche vom Vorhaben gar nicht beeinträchtigt wird –, die bloße Folge der Errichtung des planfestzustellenden Vorhabens ist, führt nicht zu Entschädigungsansprüchen des Grundstückseigentümers. Vielmehr handelt es sich bei den vorgetragenen Wertminderungen allenfalls um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit des Grundstückes aufgrund der Lage des Grundstückes. Derartige Wertminderungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die nicht in der Nähe einer Bundesautobahn liegen. Derartige Folgen sind nicht auf eine förmliche Enteignung zurückzuführen und daher nicht gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG entschädigungspflichtig. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Auch die Voraussetzungen anderer spezialgesetzlicher Zahlungsansprüche (etwa aus § 42 Abs. 2 BImSchG oder § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG) liegen nicht vor, da entweder die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten werden oder durch entsprechende aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen bereits ausreichend Vorsorge getroffen wird.

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Dies entspricht auch der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39.95 -, NuR 1997, Seite 86 ff)</p> <p>Die mögliche Betroffenheit bäuerlicher Existenzen wird im Rahmen von Betroffenheitsanalysen sowie ggf. von Existenzgefährdungsgutachten erfasst. Maßnahmen zur Abwendung schädlicher und unzumutbarer Folgen werden bedarfsgerecht ergriffen.</p>
21	21 Windenergieanlage, Energiewirtschaft	
21.01	21.1 Windenergieanlage, Energiewirtschaft - kumulierende Wirkungen	
21.01-01	21.1 Windenergieanlage, Energiewirtschaft - kumulierende Wirkungen 01 Durch den Bau des Bürgerwindparks bei Bardowick und Melbeck sind Beeinträchtigungen der lokalen Fledermauspopulationen zu erwarten. Es wird gefordert die kumulierenden Wirkungen zu prüfen	Kumulative Vorhaben sind im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die jeweiligen Erhaltungsziele des Natura 2000 Gebietes oder bei der Prüfung der UVP-Pflichtigkeit zu berücksichtigen. Die genannten Arten sind nicht Erhaltungsziel des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen und eine UVP wird für die A 39 durchgeführt, so dass die genannten Vorhaben formal nicht zu berücksichtigen sind.
21.01-02	21.1 Windenergieanlage, Energiewirtschaft - kumulierende Wirkungen -02 Die betrachtete Liste kumulativ zu wertender Vorhaben ist um die durch die laufende Änderung des RROP Uelzen planerisch vorbereitete Errichtung zahlreicher Windparks zu erweitern. Diese werden zu erheblichen Habitatverlusten insbesondere bei Feldlerchen, Heidelerchen, Wachteln, Ortolan und anderen Ackervögeln sowie bei Fledermäusen führen, die auch durch die A39 in erheblichen Umfang betroffen werden.	Die vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen und artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der Vögel und Fledermäuse werden durch geeignete Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen bewältigt. Potenzielle Beeinträchtigungen durch andere Vorhabenplanungen sind in den jeweiligen Genehmigungsverfahren abzuhandeln.
22	22 Jagd- und Fischerei	
22.00-01	22 Jagd- und Fischerei 01 Zum Abschnitt 2 der A 39: Die nahezu 100%ige	Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht einen Bereich an, welcher außerhalb dieses Planungsabschnittes liegt (Abschnitt 2).

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Zerschneidung durch ESK, A39, PWC-Anlage und Sandabbaugebieten wird zu einer Beeinträchtigung des Wildbestandes und der genetischen Durchmischung führen.</p>	<p>Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>Im Rahmen der Vernetzungskonzeption für die A39 wurden die unterschiedlichen Raum- und Mobilitätsansprüche von Populationen bzw. Metapopulationen berücksichtigt. Um den genetischen Austausch sicherzustellen, ist es wichtig Wanderwege und funktional bedeutsame räumliche Beziehungen sicherzustellen. Im Zuge der Konzeption der faunistischen Vernetzungsbeziehung zur A39 wurden auch bestehende Querungshindernisse, insbesondere der Elbe-Seitenkanal (ESK) einbezogen, um im Ergebnis eine großräumig durchgängige Vernetzung relevanter Korridore zu erreichen. Auf Grundlage von umfangreichen Datenerhebungen erfolgte im Rahmen des Vernetzungskonzeptes die Verortung, Dimensionierung und Gestaltung der geplanten Querungshilfen, sodass eine Beeinträchtigung des Wildbestandes und der genetischen Durchmischung ausgeschlossen werden kann.</p>
22.00-02	<p>22 Jagd- und Fischerei 02 Zum Abschnitt 2 der A 39: Die Trasse der A39 verschließt den Bereich zwischen ESK und A39 nach Osten. Auf Höhe der PWC-Anlage ist aufgrund des westlich der A39 gelegenen Parkraumes der Raum nach Norden ebenfalls verschlossen. Bei Schiffsverkehr oder Eisgang ist ein Wechsel nach Westen durch den Kanal nicht möglich. Ein Verlassen des Bereiches in südliche Richtung kann lediglich durch Überqueren der Kanalbrücke Hohnstorf und später der Kanalbrücke Edendorf erfolgen. Schädigungen der Individuen die in diesen Bereich gelangen müssen erwartet werden.</p>	<p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht Bereiche an, welche außerhalb dieses Planungsabschnittes liegen (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>Der vom Einwender angesprochene Trassenabschnitt liegt im Osten der Gemeinde Bienenbüttel und wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung ebenfalls begutachtet (siehe Unterlage 21.3). Hierbei ist es zu der Entscheidung einer optimierten linienbestimmten Vorzugsvariante gekommen. Um eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Wilds zu erreichen, wurde dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden.</p>
22.00-03	<p>22 Jagd- und Fischerei 03 Zum Abschnitt 2 der A39: Die Verschlussituation im Bereich der Trassenführung parallel zum ESK führt zu erhöhtem Druck durch Raubwild (z.B. Wolf)</p>	<p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht Bereiche an, welche außerhalb dieses Planungsabschnittes liegen (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>Der vom Einwender angesprochene Trassenabschnitt liegt im Osten der Gemeinde Bienenbüttel und wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung ebenfalls begutachtet (siehe Unterlage 21.3). Hierbei ist es zu der Entscheidung einer optimierten linienbestimmten Vorzugsvariante gekommen. Um eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Wilds zu erreichen, wurde dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfangreichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden.</p> <p>Der Bereich zwischen ESK und A39 stellen keine bevorzugten Aufenthaltsorte für die Beutetiere des Wolfes dar. Die meiste Zeit verbringen die Beutetiere in ihren gewohnten Habitatflächen. In dem Bereich zwischen ESK und A39 werden sie sich nur so lange wie</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>nötig und mit erhöhter Wachsamkeit aufhalten. Daher ist gemäß Aussagen von Fachexperten davon auszugehen, dass der Wolf sich auch dort vermehrt aufhalten wird, wo die Antreffwahrscheinlichkeit seiner Beutetiere hoch ist, also in den Brunft-, Nahrungshabitaten usw. der Beutetiere.</p>
22.00-04	<p>22 Jagd und Fischerei -04 Durch den Entfall der Wildschutzbarriere im Bereich des Lüner Holzes (Lärmschutzwall Adendorf) werden gehäuft Wildunfälle erwartet.</p>	<p>Es sind beidseitig der Trasse Wildschutzzäune vorgesehen. Aufgrund der innerstädtischen Lage ist nicht mit vermehrten Wildaufkommen zu rechnen.</p>
22.01	<p>22.1 Jagd und Fischerei - Verlust von bejagbarer Fläche</p>	
22.01-01	<p>22.1 Jagd und Fischerei - Verlust von bejagbarer Fläche 01 Zum Abschnitt 2 der A 39: Der Bereich zwischen ESK und A39 (hier im Abschnitt 2) ist zu klein und daher nicht mehr bejagbar (wertvollster u. ertragsreichster Jagdbezirk). Es wird eine geänderte Trassenführung mit mehr Abstand zwischen ESK und A39 gefordert.</p>	<p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht Bereiche an, welche außerhalb dieses Planungsabschnittes liegen (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>Die angesprochenen Flächen zwischen ESK und A39 sind für das Vernetzungskonzept von großer Bedeutung. Hier dienen die Flächen zwischen beiden Verkehrswegen nicht nur als Zielartenhabitate, die durch die Schwerpunkträume für Habitat verbessernde Maßnahmen zur Stärkung von Quellpopulationen aufgewertet werden sollen, sondern auch maßgeblich dazu den großen störungsempfindlichen Säugern (z. B. Rothirsch) einen Ruheraum zur Verfügung zu stellen. Zum einen müssen Tiere, die den Elbe-Seitenkanal durchschwommen haben, die angelegten Grünbrücken finden können ohne vorher durch Störungen dazu veranlasst zu werden durch den Kanal zurück zu schwimmen. Weiterhin müssen die Tiere, die den Weg über eine Grünbrücke bis hin zum ESK gefunden haben, so lange in sicherer Deckung verharren können, bis sie es wagen den Kanal zu durchschwimmen. Um die Trittsteinfunktion für die Biodiversität in diesen Räumen zwischen den Verkehrswegen zu erhalten und zu verbessern ist es erforderlich eine natürliche Wildnis-Entwicklung ohne Nutzungseinflüsse zuzulassen. Um die Wirksamkeit als Ruheraum für Großsäuger zu garantieren, darf keine Erschließung durch Wege erfolgen. Auch eine Jagdausführung im</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Bereich der Grünbrücken ist für die Funktionalität des Vernetzungskonzepts an dieser Stelle hinderlich. Finanzielle Ausfälle durch Verluste von Jagdbezirken erfolgen durch gesonderte Entschädigungsregelungen. Eine veränderte Trassenführung in diesem Bereich ist nicht möglich. Die Variante wurde unter Abwägung aller Belange als die verträglichste Variante bewertet (siehe Unterlage 21.3).</p>
22.01-01.1	<p>22.1 Jagd und Fischerei - Verlust von bejagbarer Fläche -01.1 Die Wildbestände sind in dem Bereich zw. ESK und Autobahn nicht mehr regulierbar. Somit wird mit hohen Wildschadens-Forderungen bis hin zur völligen landwirtschaftlichen Unbrauchbarkeit in der Folge.</p>	<p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht Bereiche an, welche außerhalb dieses Planungsabschnittes liegen (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln.</p> <p>Verbleiben durch den Bau der A 39 Beeinträchtigungen wie z.B. durch Einschränkungen der Schussrichtung, Einschränkungen bei Treib-, Drück- und Suchjagden usw., Abwanderung des Schalenwildes und Änderung des Wildbestandes in dem betroffenen gemeinschaftlichen Jagdbezirk, so ist hierfür eine Entschädigung zu leisten. Die Entschädigung ist neben der Entschädigung für den Rechtsverlust an Grund und Boden zu leisten. Sie ist eine eigenständige Entschädigungsposition für die Wertminderung des Restbesitzes der betroffenen Jagdgenossenschaft und steht dieser als Inhaberin des Jagdausübungsrechts zu (§ 8 Abs. 5 BJagdG). Die zu ermittelnden Entschädigungen umfassen auch die Bauzeit. Entschädigungen aufgrund der Jagdwertminderung eines gemeinschaftlichen Jagdbezirkes sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung des Minderwertes ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p> <p>Für die Ermittlung der Jagdwertminderungen wird rechtzeitig – spätestens mit Baubeginn - ein öffentlich bestellt und vereidigter Jagdsachverständiger durch die Vorhabenträgerin eingeschaltet. Die Grundlagen des Entschädigungsrechts sind im Nds. Enteignungsgesetz (NEG) sowie speziell für jagdliche Belange in den Hinweisen zur Ermittlung von Entschädigungen für die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken (JagdH 01) geregelt. Durch Flächenbeanspruchungen bzw. –beschränkungen hervorgerufene Jagdwertminderungen werden grundsätzlich im Einzelfall für jeden betroffenen Jagdbezirk ermittelt und bewertet. Hierfür werden vereidigte Jagdsachverständige hinzugezogen. Mehraufwendungen zur Minderung der Wildschadensforderungen, die über das übliche Maß hinausgehen, werden entschädigungsrechtlich reguliert.
22.02	22.2 Jagd und Fischerei - Jagdwertminderung	
22.03	22.3 Jagd und Fischerei - Jagdverbots- und Jagdbeschränkungszone	
22.04	22.4 Jagd und Fischerei - Beeinträchtigungen während der Bauphase	
22.05	22.5 Jagd und Fischerei - Entschädigungen	
22.06	22.6 Jagd und Fischerei - Sicherstellung von Wegeverbindungen	
22.07	22.7 Jagd und Fischerei - Sonstiges	
23.00	23 Umstufungen im nachgeordneten Netz	
23.00-01	23 Umstufung im nachgeordneten Netz 01 Die heutige B 4 südlich Lüneburg bis zum Knoten B4/B188 solle von einer Bundes- zu einer Landesstraße zurückgestuft werden. Da die Straße parallel zur Autobahn verläuft und teilweise dreispurig oder gar vierspurig ausgebaut ist, wäre sie eine ideale Mautausweichstrecke. Es wird deshalb gefordert, die B 4 südlich Lüneburg nicht abzustufen. Sofern die B4 trotzdem zurückgestuft wird, soll sie mit intelligenten Mautpflicht- und Verkehrsschilderregelungen versehen werden.	Mit dem Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ändert sich die Verkehrsbelastung und die Verkehrszusammensetzung im vorhandenen Straßennetz. Folglich werden Umstufungen erforderlich. Das abschnittsübergreifende Umstufungskonzept beinhaltet die Abstufung der heutigen B 4 im Abschnitt südlich Lüneburg bis zum Knotenpunkt B 4/B 188 nördlich von Gifhorn zu einer Landesstraße. Diese Einstufung entspricht der Verkehrsbedeutung des Straßenzuges nach Inbetriebnahme und setzt eine Maßgabe des BMVI aus der Linienbestimmung der A 39 um.

Problem-NR	Problem	Antwort
		Die heutige B 4 zwischen Lüneburg und Gifhorn führt durch zahlreiche Ortsdurchfahrten und ist somit nicht attraktiv für den großräumigen Verkehr. Mautpflicht auf Landesstraßen gibt es in Deutschland nicht.
23.00-02	23 Umstufung im nachgeordneten Netz 02 Die Entlastung des nachgelagerten Verkehrs wird angezweifelt. Die B4 könnte als Mautausweichverkehrsstrecke dienen.	Mit dem Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ändert sich die Verkehrsbelastung und die Verkehrszusammensetzung im vorhandenen Straßennetz. Folglich werden Umstufungen erforderlich. Das abschnittsübergreifende Umstufungskonzept beinhaltet die Abstufung der heutigen B 4 im Abschnitt südlich Lüneburg bis zum Knotenpunkt B 4/B 188 nördlich von Gifhorn zu einer Landesstraße. Diese Einstufung entspricht der Verkehrsbedeutung des Straßenzuges nach Inbetriebnahme und setzt eine Maßgabe des BMVI aus der Linienbestimmung der A 39 um. Die heutige B 4 zwischen Lüneburg und Gifhorn führt durch zahlreiche Ortsdurchfahrten und ist somit nicht attraktiv für den großräumigen Verkehr.
24	24 Träger öffentliche Belange	
24.01	24.1 Träger öffentliche Belange - Kommunen	
24.01.01	24.1.1 Träger öffentliche Belange - Hansestadt Lüneburg	
24.01.01-02	24.1.1 Träger öffentliche Belange - Hansestadt Lüneburg -02. Hinweis: Gastransportleitung neben der Fahrbahn Es wird erneut darauf hingewiesen, dass sich nach Kenntnis der Hansestadt Lüneburg in der Ausfahrrampe der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße unmittelbar rechts neben der Fahrbahn eine Gastransportleitung befindet (Nr. 161, Unterlage 11), deren Lage in der Planfeststellungsunterlage 5, Blatt Nr. 5, nicht korrekt eingezeichnet ist.	Die Einwendungen und Hinweise werden im weiteren Planungsverlauf durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Die Lage der Leitung wird bei dem zuständigen Versorgungsunternehmen neu abgefragt. Erforderliche Sicherungen von Leitungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens direkt mit den Leitungsträgern abgestimmt. Notwendige Umverlegungen sind im Regelungsverzeichnis enthalten.

Problem-NR	Problem	Antwort
24.01.01-04	<p>24.1.1 Träger öffentliche Belange - Hansestadt Lüneburg -04 Bei der Änderung von Fahrbahnmarkierungen insbesondere auch auf Straßenflächen in der Baulast der Hansestadt Lüneburg ist zur Vermeidung von Phantommankierungen die Asphaltdeckschicht in diesem Bereich zu erneuern. Phantommankierungen stellen in Kombination mit einer neuen Markierung vor allem bei widrigen Lichtverhältnissen, bei Nässe und in der Dunkelheit ein großes Verkehrsrisiko für die Verkehrsteilnehmer dar (Retroreflektion von Fahrbahnmarkierungen). Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass bei der Änderung von Fahrbahnmarkierungen in diesem Bereich die Asphaltdeckschicht erneuert wird.</p>	<p>Die pauschale Annahme, der Notwendigkeit einer neuen Asphaltdeckschicht ist nicht abzusehen. Eine rückstandsfreie Beseitigung der Altmarkierung ist abhängig von der vorhandenen Markierung, dem Verfahren zur Demarkierung, der Lage der alten zur neuen Markierung. Es muss im Rahmen der Ausführungsplanung und des Einbaus genauer untersucht werden, an welchen Stellen eine neue Asphaltdeckschicht notwendig wird.</p>
24.01.01-05	<p>24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -05 Es wird eine Entschädigung für die Inanspruchnahme der Fläche des städtischen Baustofflagerplatzes gefordert. Der Vorhabensträger wird auch die Kosten für die Verlagerung des städtischen Baustofflagerplatzes an einen geeigneten Ort im Gebiet der Hansestadt Lüneburg (Kosten für die Beschaffung von Ersatzflächen) zu tragen haben. Hierzu zählen u.a. auch die Kosten, welche für eine gleichwertige Herrichtung des Baustofflagerplatzes an anderer Stelle (Oberflächenherrichtung, Umzäunung etc.) anfallen.</p>	<p>Entschädigungen sind in den außerhalb des Planfeststellungsverfahrens stattfindenden privatrechtlichen Verhandlungen zu regeln. In Vorbereitung darauf erfolgt eine situationsbezogene Bewertung, die auf die tatsächlich vor Ort vorhandenen Gegebenheiten eingeht. Der Einwender hat nur ein Recht auf Entschädigung, wenn ihm ein Rechtsgut (z.B. Entzug von Grund und Boden oder Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte) genommen wird.</p>
24.01.01-06	<p>24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -06 Unterhalts(mehr)aufwand für Bauwerke muss der Bund tragen. Nach der Rechtsprechung sind auch die Unterhaltungskosten, mit denen eine Gemeinde als Folge der Planfeststellung belastet wird, abwägungserheblich. Diesen Kostenfolgen nehmen durch insoweit fremdbestimmte Bindung von Haushaltsmitteln der Gemeinde Einfluss auf ihre Finanzhoheit (VGH Mannheim, Ur. v. 07.12.1995 – 5 S 152/95, Juris Rn. 44; OVG Lüneburg, Beschl. v. 21.07.1995 – 3 M 7182/94 –, juris Rn. 2). Die Planfeststellungsunterlagen treffen weiterhin nicht für alle</p>	<p>Soweit der Straßenbaulastträger verpflichtet ist, einen Mehraufwand für die dauernde Unterhaltung einer Anlage zu tragen, ist dieser Gegenstand der Entschädigungsverhandlungen. Details bleiben den Entschädigungsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.</p> <p>Soweit Anpassungen im Regelungsverzeichnis erforderlich werden, erfolgen diese auf Grundlage der Hinweise des Einwenders bis zum EÖT.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>vorhabenbedingten Bauwerke und Maßnahmen Aussagen zur Unterhaltungslast und zu den Unterhaltungskosten. Dadurch sind Abwägungsfehler vorprogrammiert. Auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 18 ff. wird Bezug genommen.</p> <p>Folgende Klarstellungen werden zur Kenntnis genommen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Fauna-Passage Lüner Holz: Eigentum und Unterhaltungspflicht sind nunmehr dem Bund zugeordnet (Nr. 117, Unterlage 11).- Rohrdurchlass (Nr. 13, Unterlage 11): Als künftiger Eigentümer wird die Hansestadt Lüneburg benannt. Soweit aus der Eigentümerstellung auch die Unterhaltungslast folgen soll, wird weiterhin eine Ablösung des Unterhaltungsmehraufwandes gefordert.- Lärmschutzwand rechts (Nr. 37, Unterlage 11): Eigentum und Unterhaltungspflicht sind nunmehr dem Bund zugeordnet.- Rohrdurchlass (Nr. 53, Unterlage 11): Als künftiger Eigentümer des Rohrdurchlasses wird die Hansestadt Lüneburg benannt. Das ist unzutreffend. Die Hansestadt Lüneburg kann nur Eigentümer des Teils des Rohrdurchlasses sein, der sich unter dem in ihrer Baulast stehenden Wirtschaftsweg befindet. Eigentümer des übrigen, deutlich längeren Teilstücks des ein Gesamtbauwerk darstellenden Rohrdurchlasses ist der Bund. Im Hinblick darauf bietet es sich an, dass der Bund die Unterhaltung des gesamten Rohrdurchlasses übernimmt und die Hansestadt Lüneburg ihren – geringen – Anteil an den Unterhaltungskosten ablöst.- Raderbach/Sandfang (Nr. 125, Unterlage 11): vgl. Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 19, 21.- Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße (Nr. 147, Unterlage 11): Eigentum und Unterhaltungspflicht sind nunmehr dem Bund zugeordnet.- Wendeanlage (Nr. 190, Unterlage 11): Eigentum und Unterhaltungspflicht sind	

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>nunmehr dem Bund zugeordnet.</p> <p>- Verlegung Wirtschaftsweg (Nr. 328, Unterlage 11): Der Unterhaltungsaufwand für den verlängerten und umgebauten Wirtschaftsweg („Apfelallee“) wird sich erhöhen. Die Hansestadt Lüneburg fordert weiterhin die Ablösung des Unterhaltungsmehraufwandes.</p> <p>- Zwischen dem Vorhabensträger und der Hansestadt Lüneburg wurde im Jahr 1993 eine Vereinbarung über Unterhaltung und Instandsetzung eines Streckenabschnitts der B 209 von km 2,638 bis km 3,120 geschlossen (UI-Vereinbarung vom 1. Juli/9. Dezember 1993; zuletzt geändert durch Vereinbarung vom 1. Januar 2005). Im Hinblick auf den Bau der A 39 sind die in der vorbezeichneten UI-Vereinbarung getroffenen Bestimmungen teilweise überholt und bedürfen einer einvernehmlichen Änderung und Anpassung.</p> <p>Der Vorhabensträger macht an verschiedenen Stellen geltend, über die Ablösung von Unterhaltungsmehraufwand oder die Entschädigung für erstmalige Unterhaltung werde in Entschädigungsverhandlungen gesprochen. Die Hansestadt Lüneburg akzeptiert dies nicht, sondern hält nach wie vor eine Regelung über die Tragung der Unterhaltungskosten etc. im Planfeststellungsbeschluss – unter Berücksichtigung der in der Einwendungsschrift vom 27. Juni 2012, S. 19 ff. angeführten rechtlichen Vorgaben – für geboten, sofern nicht vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vertragliche Regel getroffen werden.</p>	
24.01.01-07	<p>24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg</p> <p>-07 Die Hansestadt befürchtet eine Beeinträchtigung/Mehrkosten durch eine ungeeignete Bauausführung oder ungeeignete Bauklassenwahl bei Straßen, die im der Baulast der Stadt liegen.</p> <p>Wegen dieser fiskalischen Auswirkungen kann sich die Hansestadt Lüneburg nach der Rechtsprechung auf die Möglichkeit einer Rechtsbeeinträchtigung berufen und die Berücksichtigung dieser Belange im</p>	<p>Dieser Einwand ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Belastungsklassen der Straßen werden auf der Grundlage der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO Ausgabe 2012) in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung ermittelt.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Planfeststellungsbeschluss verlangen (OVG Schleswig, Urteil vom 28. Oktober 2003 – 14 A 68/02 –, juris Rn. 73). Die Planfeststellungsbehörde wird daher ersucht, diesen Gesichtspunkt zu prüfen und die notwendigen Regelungen im Planfeststellungsbeschluss zu treffen.</p>	
<p>24.01.01-08</p>	<p>24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -08 Durch die im Bereich der Erbstorfer Landstraße zu erwartende umfassende Bautätigkeit der bestehende Straßenoberbau und Straßenunterbau der in der Baulast der Hansestadt Lüneburg stehenden Erbstorfer Landstraße jedenfalls im Bereich zwischen Wulf-Werum-Straße und Fuchsweg nachhaltig beschädigt werden und deshalb als Folgemaßnahme des Autobahnneubaus dieser Bereich sowie der Bereich der geplanten Zufahrt zum Tunnelbetriebsgebäude in der Bauklasse III auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland voll ausgebaut wird, ebenso die Nebenflächen, die Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und die entsprechenden Lichtsignalanlagen. Die Planfeststellungsbehörde muss sich mit den erforderlichen Schutzmaßnahmen für durch die Baumaßnahmen betroffenes fremdes Eigentum – hier der Hansestadt Lüneburg – umfassend auseinandersetzen und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht anordnen, wenn nicht mehr hinnehmbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. BGH, Urt. v. 30.10.2009 – V ZR 17/19 –, juris Rn 14 ff.) Da die Einwendungen vom Vorhabensträger nicht berücksichtigt wurden, werden sie ausdrücklich aufrechterhalten.</p>	<p>Entschädigungen sind in den außerhalb des Planfeststellungsverfahrens stattfindenden privatrechtlichen Verhandlungen zu regeln.</p> <p>Der Gebrauch von öffentlichen Straßen und Wegen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet. Dieses gilt auch für Fahrzeuge von Baufirmen, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden auf Straßen, Wegen und an Gebäude entstehen können, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt.</p> <p>Der Forderung nach Herstellung der Erbstorfer Landstraße in Bauklasse III kann in der vorliegenden Form nicht entsprochen werden. Die Straßenausstattung und -beleuchtung wird in dem erforderlichen Umfang wieder hergestellt. In der im Jahre 2012 eingeführten Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) wurden die bis dahin geltenden Bauklassen durch Belastungsklassen ersetzt. Bauklassen und Belastungsklassen sind nicht unmittelbar vergleichbar. Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Belastungsklassen wurden mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen berechnet. Für die anzupassenden Bereiche der Erbstorfer Landstraße wird die Belastungsklasse 1,0 ermittelt.</p>
<p>24.01.01-09</p>	<p>24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -09 Es wird ein Ausbau (Pflasterung) des Wirtschaftsweges bis zum Haverie- und Löschwasserbeckens auf Kosten des Vorhabensträgers gefordert.</p>	<p>Wassergebundene Decken sind eine für Wirtschaftswege bewährte Bauweise. Bei ordnungsgemäßer Bauausführung und Unterhaltung ist diese Befestigung für die zu erwartende Beanspruchung geeignet. Eine Ausführung in Pflasterbefestigung ist daher nicht gerechtfertigt</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>Im Hinblick auf die zu erwartende Belastungsintensität ist der bezeichnete Wegeabschnitt vergleichbar einem Hauptwirtschaftsweg im Sinne der RLW 2016, für welche regelmäßig Beton-, Pflaster- oder Asphaltdecken empfohlen werden. Eine wassergebundene Decke ist nicht ausreichend; sie würde zu früh zu zusätzlichen Unterhaltungsaufwendungen zu Lasten der Hansestadt führen.</p>	<p>und wird vom Vorhabensträger abgelehnt.</p>
24.01.01-10	<p>24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -10 Der Vorhabensträger nimmt für sich in Anspruch, den Forderungen der Hansestadt Lüneburg, was den Ausbaustandard der Wirtschaftswege im bestehenden Querschnitt betrifft, zu entsprechen. Dazu müsste er den Wirtschaftswegeausbau entsprechend dem im Zeitpunkt des Ausbaus aktuellen Stand der Technik, wie er bspw. in den Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW) bzw. den einschlägigen Arbeitsblättern des DWA-Regelwerks seinen Ausdruck findet, durchführen. Sofern der Vorhabensträger dies verbindlich zusichert, bliebe es gleichwohl Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die der Hansestadt Lüneburg aus dem Umbau und der Verlegung der Wirtschaftswege erwachsenden erhöhten Verpflichtungen als Straßenbaulastträgerin und hier insbesondere die Mehrkosten im Planfeststellungsbeschluss zu regeln.</p>	<p>Dieser Einwand ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen.</p>
24.01.01-11	<p>24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -11 Es sind Kreuzungsvereinbarungen zw. Vorhabensträgerin und Hansestadt für folgende Kreuzungen zu schließen: Hamburger Straße / Bei der Pferdehütte; Bockelmannstraße/B4; Erbstorfer Landstraße/B4; Bleckeder Landstraße / B4; Lilienthalstraße/B216 Ohne den Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen können jedoch die mit der vorliegenden Planung an den bzw. in Bezug auf die o.g. Kreuzungen hervorgerufenen Probleme wie Folgekosten des Umbaus, die Nachrüstung einer</p>	<p>Es werden Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	Lichtsignalanlage aufgrund der Verkehrsentwicklung(Bauphase, Umleitungsverkehre) oder der Mehraufwand für Unterhaltung (Bauphase, Umleitungsverkehre) etc. nicht gelöst werden.	
24.01.01-17	24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -17 Die Hansestadt fordert im Bereich der Erbstorfer Landstraße einen Vollausbau nach Abschluss der Bauarbeiten - inkl. dem Einbau einer Deckschicht mit lärmindernden Belag nach dem Stand der Technik.	Ein Ausbau der Erbstorfer Landstraße infolge der A 39 ist nicht erforderlich. Der vorhandene Querschnitt ist in der Lage den prognostizierten Verkehr abzuwickeln. Laut Prognose sind auf der Erbstorfer Landstraße im Vergleich zum Bezugsfall (ohne A39) nur etwa 100 Kfz/24h mehr zu erwarten. Erforderliche Maßnahmen sind durch die unterhaltungspflichtigen Institutionen zum gegebenen Zeitpunkt durchzuführen, sofern der Bedarf dazu festgestellt wird.
24.01.01-18	24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -18 Es wird um Benehmensherstellung zw. Vorhabensträgerin und Hansestadt Lüneburg bzgl. der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen in der Ausführungsplanung und Bauausführung gebeten.	Die Benehmensherstellung wird zugesagt.
24.01.01-19	24.1.1 Träger öffentlicher Belange - Hansestadt Lüneburg -19 Die Ausführungen zu den Bereichen der "wesentlichen Änderung" an der L216, B216 und Stadtkoppel sind ohne Erläuterungen nicht nachvollziehbar. Es finden sich in der Unterlage 17.1.2 nur Hinweise in der Tabelle 2 aus S. 1 und Zusammenstellungen der Beurteilungspegel auf den S.93 bis 100.	<p>In dem Bericht zur Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1.1) ist der Auszug aus der 16. BImSchV enthalten, aus dem die Erläuterung der wesentlichen Änderung hervorgeht.</p> <p>Die wesentlichen Änderungen für die benannten Straßen können wie folgt erläutert werden:</p> <p>An der L 216 wird ein zusätzlicher Fahrstreifen ergänzt und daher der Gesamtquerschnitt der Straße über eine Strecke von rund 700m verbreitert.</p> <p>Die B216 wird auf einer Strecke von rund 2km verlegt und die bestehende Straßenführung in dem Querungsbereich zurück gebaut.</p> <p>Aufgrund des breiteren Autobahnquerschnittes muss die Überführung der Stadtkoppel abgebrochen und neugebaut werden, hierzu muss die Führung der Straße optimiert werden.</p> <p>In dem schalltechnischen Erläuterungstext werden zu diesen angesprochenen Straßenabschnitten ergänzende Textteile</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
		aufgenommen.
24.01.01- 20	<p>24.1.1 Träger öffentliche Belange - Hansestadt Lüneburg -19 Zur Abwägungsrelevanz der Inanspruchnahme kommunalen Grundeigentums. Hinsichtlich der Grundstücke im Eigentum der Hansestadt Lüneburg, welche im Zuge des Vorhabens weiterhin in Anspruch genommen werden sollen, wird die nachdrückliche Bitte wiederholt, die städtischen Belange und Möglichkeiten der Reduzierung der Eingriffsintensität im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und, sollte eine Inanspruchnahme der Flächen unumgänglich sein, in den Planfeststellungsbeschluss eine Regelung des Ersatzes bzw. der Entschädigung sowie des Anspruchs auf Gesamtübernahme nur teilweise von der Planung in Anspruch genommener, aber im Übrigen nicht mehr sinnvoll nutzbarer Grundstücke aufzunehmen.</p>	<p>Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Der Vorhabenträger wird sich im Zuge der Grunderwerbstätigkeiten mit jedem Betroffenen in Verbindung setzen und individuelle Lösungsmöglichkeiten besprechen. Die Grunderwerbstätigkeiten erfolgen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Grundsätzlich erfolgt der Grunderwerb in der Form, dass keine unwirtschaftlichen Restflächen verbleiben. Ziel der Planung ist ein geringstmöglicher Eingriff, weitere Reduzierungen sind nicht möglich.</p>
24.01.01- 21	<p>24.1.1 Träger öffentliche Belange - Hansestadt Lüneburg -21 Für den Fall, dass Waldgrundstücke und Flächen mit waldartigem Gehölzaufwuchs, die im Eigentum der Hansestadt Lüneburg stehen, in Anspruch genommen werden, wird u.a. eine Aufwuchsentschädigung dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss vorzusehen sein. Dort, wo auf den Flächen prägender Einzelbaumbestand vorhanden ist, ist dessen Verlust nach den Vorgaben der städtischen Baumschutzsatzung zu behandeln bzw. zu ersetzen; Entschädigungsleistungen sind erforderlich und festzusetzen.</p>	<p>Für alle Waldflächen, die durch den Bau der A 39 beansprucht werden müssen, wird ein Waldwertgutachten erstellt. Die Gutachten werden nach Fertigstellung den betroffenen Eigentümern zur Kenntnis zugeleitet. Weitere Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden.</p>
24.01.01- 22	<p>24.1.1 Träger öffentliche Belange - Hansestadt Lüneburg -22 Anzuordnen ist ferner, dass Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden, nach Beendigung der Inanspruchnahme wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden. U.a. für die Zeit der Nichtnutzbarkeit der Flächen, für Substanzschäden und für die Kosten der Beschaffung von temporären Ersatzflächen sind ebenfalls Entschädigungen vorzusehen.</p>	<p>Zu Entschädigungsleistungen für temporäre Ersatzflächen, Nichtnutzbarkeiten von Flächen, Substanzschäden, wird sich der Vorhabenträger im Zuge der Grunderwerbstätigkeiten mit jedem Betroffenen in Verbindung setzen und individuelle Lösungsmöglichkeiten besprechen. Die Grunderwerbstätigkeiten erfolgen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
24.01.01-23	24.1.1 Träger öffentliche Belange - Hansestadt Lüneburg -23 Die Zufahrt zu der nördlich der Maßnahmenfläche Ziffer 2.02.01 bis 2.02.03 des Grunderwerbsverzeichnisses gelegenen Forstfläche muss während der Bauzeit zur Bewirtschaftung und zum Zwecke des Brandschutzes gewährleistet sein.	Im Rahmen der Ausführungsplanung werden alle Zufahrten berücksichtigt, um eine Zugänglichkeit während der gesamten Bauphase nach Möglichkeit zu erhalten. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird daher ggf. eine Abstimmung mit den Eigentümern erforderlich.
24.01.02	24.1.2 Träger öffentliche Belange - Adendorf	
24.01.03	24.1.3 Träger öffentliche Belange - Seevetal	
24.01.03-01	24.1.3 Träger öffentliche Belange - Seevetal -01 Der Stau am Maschener Kreuz zeigt Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz, welches regelmäßig den gewachsenen Verkehrsströmen nicht standhält und seinerseits auf jenseits der Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt. Auf die in der Folge verursachten Schleichverkehre im gemeindlichen Netz mit den dadurch bedingten Folgeschäden sei in diesem Zusammenhang zusätzlich hingewiesen. Insofern sieht sich die Gemeinde Seevetal in ihrer Rechtsstellung als Straßenbaulastträger beeinträchtigt. Die Gemeinde Seevetal als eine vom überörtlichen Verkehr besonders betroffene Gemeinde sieht hier dringenden Nachbesserungsbedarf in der Bemessung der Leistungsfähigkeit des Maschener Kreuzes in seiner heutigen Form.	Die Forderung wird zur Kenntnis genommen. Das Maschener Kreuz wird durch den Bau der A 39 auf einigen Relationen stärker, auf anderen geringer belastet sein als im Bezugsfall ohne Bau der A 39. Der Mehrverkehr auf der A 39 östlich des AK Maschen beträgt etwa +11 Tsd. Kfz/24h, Entlastungen in ähnlicher Größenordnung sind für das Horster Dreieck und die anschließende A 7 zu erwarten. Das Maschener Kreuz ist allerdings nicht Planungsgegenstand. Ein entsprechender Planungsauftrag für den Vorhabensträger besteht deshalb nicht.
24.01.04	24.1.4 Träger öffentliche Belange - Bienenbüttel	
24.01.04-03	24.1.4 Träger öffentliche Belange - Bienenbüttel -03 Zum Abschnitt 2 der A 39: Die Trassenführung der A 39 in Parallellage zum Kanal stellt für das Wild ein großes Hindernis dar und wird daher abgelehnt. Der Bereich zwischen Elbe-Seitenkanal und Trasse der A 39 ist zu schmal, um als Ruheraum für das Wild dienen zu können. Dies gilt insbesondere für Großsäuger. Die Hanglage des Kanals bewirkt, dass das Wild durch das Licht des	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. Die vom Einwender vorgeschlagene Trasse liegt im Osten der Gemeinde Bienenbüttel und wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung ebenfalls begutachtet (siehe Unterlage 21.3).

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Autobahnverkehrs irritiert wird. Es ist nicht zu erwarten, dass das Wild in Parallellage zur Autobahn zieht, um dann im 90-Grad-Winkel zu wechseln. Die Trasse sollte daher weiter östlich an die Gemeindegrenze verlegt werden. Sofern eine Verlegung der Trasse nicht möglich ist, sind Grünbrücken so anzulegen, dass sie sowohl den Elbe-Seitenkanal als auch die A39-Trasse überqueren. Diese Grünbrücken sollten auch dem Wild, das in den Bereich zwischen Kanal und Autobahntrasse gelangt, zugänglich sein.</p>	<p>Hierbei ist es zu der Entscheidung einer optimierten linienbestimmten Vorzugsvariante gekommen. Um eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Wildes zu erreichen, wird dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden. Die umfängliche Gutachtenerstellung und Datenerhebung erfolgte fachgerecht und führte zu einem ebenso fachgerechten Vernetzungskonzept. Der Vorhabensträger erachtet die vorgenommenen Untersuchungen als umfänglich und ausreichend.</p>
24.01.04-04	<p>24.1.4 Träger öffentliche Belange - Bienenbüttel -04 Die derzeitige Trassenführung bringt erhebliche Nachteile für die Gemeinde Bienenbüttel mit sich. Das Teilstück 581 (Kanaltrasse) wird daher abgelehnt. Die Nachteile ergeben sich hauptsächlich wie folgt: Die Trasse führt zu einer weiteren Zerschneidung der Gemeinde Bienenbüttel, die bereits durch die Bundesstraße 4, den Schienenweg Hamburg-Hannover sowie den Elbe-Seitenkanal zerschnitten ist. Die Kanaltrasse führt in nächster Nähe an den Orten Wulfstorf und Edendorf vorbei.</p>	<p>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. Das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 2 wurde am 09. Mai 2018 eingeleitet.</p> <p>Durch die Bündelung der Verkehrswege, A 39 und Elbe-Seitenkanal wird eine zusätzliche Zerschneidung der Gemeinde Bienenbüttel verhindert. In den Orten Wulfstorf und Edendorf werden keine erheblichen Überschreitungen in Bezug auf die Immissionsgrenzwerte erreicht. Im Rahmen eines Variantenvergleiches (Unterlage 21.3) wurden 2015 alternative Trassen östlich der Gemeinde Bienenbüttel untersucht.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Im Rahmen einer gesamtplanerischen Abwägung, unter besonderer Gewichtung des Schutzgutes Mensch, hat sich keine andere Variante als eindeutig vorzugswürdig erwiesen, womit die Vorteile der Vorzugslinie überwiegen. Dieses Ergebnis greift das Raumordnungsverfahren auf und bestätigt der Gesehen-Vermerk des BMVI.
24.01.05	24.1.5 Träger öffentlicher Belange - Barendorf	
24.01.06	24.1.6 Träger öffentlicher Belange - Flecken Bardowick	
24.01.06-02	24.1.6 Träger öffentlicher Belange - Flecken/Samtgemeinde Bardowick -02 Brückenneubau Ilmenaubrücke: Auf den Fuß- und Radweg "Treidelweg" und seine kulturhistorische und touristische Bedeutung wird hingewiesen.	Der Hinweis auf die kulturhistorische Bedeutung des Treidelpfades wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der ausreichenden Dimensionierung des Brückenbauwerks sind jedoch auf beide Sachverhalte keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.
24.01.07	24.1.7 Träger öffentlicher Belange - Samtgemeinde Ostheide	
24.01.08	24.1.8 Träger öffentlicher Belange - Samtgemeinde Bardowick	
24.01.08-04	24.1.8 Träger öffentlicher Belange - Samtgemeinde Bardowick -04 Im Lageplan Blatt 3 fehlt nach meinem Kenntnisstand noch immer die Stammlleitung des Schmutzwassernetzes von Bardowick zur Kläranlage Lüneburg. Die genaue Lage muss noch einmal mit der Abwassergesellschaft Bardowick abgestimmt werden	Die Leitung ist in den Unterlagen enthalten. Sie hat in Unterlage 11 die lfd. Nr. 96 erhalten und ist in Unterlage 5 Blatt 3 dargestellt.
24.01.09-01	24.1.9 Träger öffentlicher Belange - Gemeinde Stelle -01 Es wird befürchtet, dass die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Stelle durch die bereits bestehende Verkehrsbelastung und des prognostizierten Mehrverkehrs eingeschränkt werden.	Die Gemeinde Stelle liegt deutlich außerhalb des Planungsgebietes. Im Bereich der Gemeinde Stelle ist die bestehende A 39 im Planfall 2030 (mit neuer A 39) um rund 10.000 Kfz/24h (5.000 SV/24h) höher belastet als im Bezugsfall (ohne neue A 39). Im nachgeordneten Netz gibt es im Raum Stelle keine relevanten Belastungsveränderungen (<200 Kfz/24h). Auf der A 39 im Bereich Stelle wurden auf der Basis der prognostizierten Verkehrsstärken Erhöhungen der Beurteilungspegel von bis zu 1,7 dB(A) ermittelt.

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Insbesondere im Bereich des querenden Büllhorner Weges reicht die Wohnbebauung bis an der A 39.</p> <p>Eine schalltechnische Untersuchung unter dem Aspekt einer Lärmsanierung in diesem Bereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Schalltechnische Untersuchung kann somit im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 nicht erfolgen.</p> <p>Es werden durch den Abschnitt 1 darüber hinaus keine direkten Auswirkungen im Gemeindegebiet ausgelöst.</p>
24.01.09-02	24.1.9 Träger öffentlicher Belange - Gemeinde Stelle -02 Es wird mit 80% Quell- und Zielverkehr aus der Region Lüneburg gerechnet. Es wird nach den Auswirkungen auf die Gemeinde Stelle gefragt, insbesondere in Bezug auf den Lärmschutz der anliegenden Gemeinden.	<p>Eine Auswertung des Verkehrsmodells zum Quell- und Zielverkehr von Stelle zeigt, dass weniger als ein Viertel dieses Verkehrs aus der Region Lüneburg sind. Etwa die Hälfte des Quell- und Zielverkehrs von Stelle (rund 50%) verbleibt im Bereich des Landkreises Harburg, der übrige Quell- und Zielverkehr fährt über die A 39 zum AK Maschen und von dort weiter in Richtung Hamburg.</p> <p>Auf der bestehenden A 39 im Bereich Stelle wurden auf Basis der prognostizierten Verkehrsstärken Erhöhungen der Beurteilungspegel von bis zu 1,7 dB(A) ermittelt. Insbesondere im Bereich des querenden Büllhorner Weges reicht die Wohnbebauung bis an der A 39.</p> <p>Eine schalltechnische Untersuchung unter dem Aspekt einer Lärmsanierung in diesem Bereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Schalltechnische Untersuchung kann somit im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 nicht erfolgen.</p>
24.02	24.2 Träger öffentliche Belange - Landkreise	
24.02.01	24.2 Träger öffentliche Belange - Landkreis Lüneburg	
24.03	24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger	

Problem-NR	Problem	Antwort
24.03.01	24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Beregnungsverbände	
24.03.01-01	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Beregnungsverbände</p> <p>-01 Der Verband ist nach § 1 Abs. 4 Nds. Verwaltungsverfahrensgesetz, in Verbindung mit §Wasserverbandsgesetz (WVG), als Körperschaft öffentlichen Rechts eine Behörde. Aus diesem Grund handelt es sich bei den Verbandsanlagen um öffentliche Anlagen die nur im Rahmen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen oder Verträge verändert oder ergänzt werden können. Gleiches gilt für die Veränderung von Verbandsflächen, die durch den Bau der Autobahn überbaut und für Kompensations- oder Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Diese Rechtswirkung ist unabhängig vom Eigentum an den Flächen.</p>	<p>Die Planfeststellung entfaltet eine umfassende formelle Konzentrationswirkung (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG). Die Feststellung eines Plans ersetzt alle anderen behördlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder Zustimmungen, die für Vorhaben ansonsten erforderlich gewesen wären. Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit allen öffentlich-rechtlichen Vorschriften obliegt dabei der Planfeststellungsbehörde. Ohne diese Verfahrenskonzentration wäre bei übergeordneten raumbedeutsamen Fachplanungen eine Vielzahl von öffentlich-rechtlichen Einzelverfahren durchzuführen, so dass eine wirksame und widerspruchsfreie Planung nahezu unmöglich wäre.</p>
24.03.01-02	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Beregnungsverbände</p> <p>-02 Es werden weitergehende Informationen zu den erforderlichen Schutzrohren und der jeweiligen Zuständigkeit für die Schutz- und Medienrohre gefordert. Der Entwurf und die Ausführung des Kreuzungsbauwerkes sowie die Leitungsneu- oder Leitungsumverlegung sind einvernehmlich mit dem betroffenen Verband im Vorfeld abzustimmen. Dabei wird darauf hingewiesen, dass sowohl das neue Schutzrohr als auch das durchgeführte Medienrohr in der Unterhaltungszuständigkeit der Vorhabensträgerin zu liegen hat.</p> <p>Dies begründet sich wie folgt: Durch den Bau der A39 wird eine rechtmäßig vorhandene öffentliche Verbandsanlage überbaut, beziehungsweise umgelegt, überbaut und an anderer Stelle unter der A 39 hindurchgeführt. Die Baumaßnahme erfolgt in vollem Umfang auf Veranlassung der Vorhabensträgerin. Das heißt, dass neben dem Schutzrohr auch das Medienrohr im betreffenden Abschnitt in der Unterhaltungspflicht der</p>	<p>Die Qualitätssicherung der landwirtschaftlichen Feldberegnung erfolgt über ein Fachgutachten, welches durch die Ingenieure des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen, in enger Abstimmung mit den Beregnungsverbänden und den in ihnen organisierten Landbewirtschaftern, erstellt wird.</p> <p>Das Land haftet für die Schutzrohre und für ggfs. verursachte Schäden. Eine Haftung für die Medienrohre wird ausgeschlossen, da kein Einfluss auf das Material, die Beschaffenheit oder den Leitungsdruck ausgeübt werden kann. Dieses liegt allein in der Sphäre des Beregnungsverbandes bzw. der Landbewirtschaftler.</p> <p>Unter dem Gesichtspunkt des Nachteilsausgleiches wird für den Havariefall parallel zum Schutzrohr ein zweites Schutzrohr gleicher Dimension mit Leitung vorgesehen, das verschlossen und markiert wird, um die landwirtschaftliche Feldberegnung im Havariefall für die Dauer der Reparaturarbeiten sicherzustellen.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>Straßenbauverwaltung liegt. Dies ist insbesondere auch deshalb der Fall, weil bei Schäden am Medienrohr ein erheblicher Mehraufwand im Vergleich zu Schäden an Rohrleitungen auf freier Strecke zu erwarten ist. Die Mehraufwendungen beziehen sich insbesondere darauf, dass in Haveriefall Rohrlängen von über 50 m Länge aus dem Schutzrohr ausgebaut, repariert und wieder eingebaut werden müssen. Die Kosten für die dafür erforderlichen Bau-/Reparaturkosten liegen sowohl für das Material als auch für die Arbeit um ein vielfaches über den Kosten, die für Rohrleitungsschäden auf freier Strecke entstehen.</p>	
24.03.01-03	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Berechnungsverbände -03 Durch die Umlegung der Rohrleitung verlängert sich die Rohrleitungslänge für das Verbandsunternehme um mindestens 200 Meter. Außerdem kann auf Grund der vorhandenen Böschungen, Kurvenradien und so weiter die Rohrleitung nicht mehr gradlinig verlegt werden, sondern muss entsprechend angepasst mit relativ vielen Knickpunkten geführt werden. Dies erhöht das Risiko von Rohrleitungsschäden oder -brüchen deutlich. Der Mehraufwand ist auf Dauer durch die Vorhabenträgerin zu tragen oder gegenüber dem Berechnungsverband Wendisch Evern abzulösen.</p>	<p>Die Planfeststellung bietet die Grundlage auch für einen enteignenden Zugriff auf die Flächen der Verbandsmitglieder und damit auch auf die Verbandsanlagen. Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist, bezüglich der durch das planfestgestellte Vorhaben betroffenen Verbandsanlagen, der Vorhabenträgerin eine Wiederherstellungsverpflichtung aufzuerlegen, wenn bspw. Verbandsanlagen zerschnitten werden. In der Planfeststellung wird ferner sichergestellt, dass die Verbandsanlagen funktionsfähig wiederhergestellt werden und auch während der Bauphase ein funktionsfähiger Betrieb gewährleistet bleibt. Durch die Zerschneidung der Verbandsflächen und -anlagen werden Umlegungen und Verlängerungen der Rohrleitungen unvermeidlich sein. Die Qualitätssicherung der landwirtschaftlichen Feldberechnung erfolgt dabei über ein Fachgutachten, welches durch die Ingenieure des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen, in enger Abstimmung mit den Berechnungsverbänden und den in ihnen organisierten Landbewirtschaftern, erstellt wird. Über die Entschädigungen für einen eventuell erhöhten Reparatur- und Wartungsaufwand aufgrund von Mehrlängen ist nicht im Planfeststellungsverfahren zu bescheiden. Über die Erstattung dieser Wertminderungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
24.03.01-04	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Beregnungsverbände</p> <p>-04 Durch Rohrleitungsschäden kann es in Bereichen ohne Schutzrohr zu Ausspülungen der Geländeoberflächen bzw. Böschungen kommen. Es wird daher als sinnvoll erachtet, Rohrleitungen möglichst entfernt von Böschungsfüßen der Straßendämmen bzw. möglichst weit aus dem Straßenkörper heraus zu legen.</p> <p>Dies erscheint auch deshalb sinnvoll, weil ausweislich des landschaftspflegerischen Begleitplans (Blatt 9, Maßnahme 4.8 VcEF) Bäume am Böschungsfuß des Straßendamms (Anschluss B216) in unmittelbarer Nähe der Leitungstrasse gepflanzt werden sollen.</p>	<p>Die Qualitätssicherung der landwirtschaftlichen Feldberegnung erfolgt über ein Fachgutachten, welches durch die Ingenieure des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen, in enger Abstimmung mit den Beregnungsverbänden und den in ihnen organisierten Landbewirtschaftern, erstellt wird. Die Wiederherstellung der Beregnungsanlagen sowie die Sicherstellung funktionsfähiger Anlagen zur Beregnung werden damit gewährleistet. Soweit Belange der technischen Planung sowie des LBP in der Planung zum Feststellungsentwurf berücksichtigt werden können, wird das getan. Änderungen, die die Funktionsfähigkeit des Beregnungsnetzes und dessen Anlagen betreffen, sind in der Ausführungsplanung umsetzbar.</p>
24.03.01-05	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Beregnungsverbände</p> <p>-05 Durch die Kreuzung der Beregnungsleitung mit der A 39 auf mindestens 50 m Länge erhöht sich das Ausfallrisiko der Beregnungsanlage deutlich, weil Reparaturen an der Medienleitung im Schutzrohr eine relativ langen Zeitraum (geschätzt 1 Woche) in Anspruch nehmen würden. Ein Ausfall der Beregnung kann zu erheblichen Ernte- und Ertragsschäden (ggf. mit wirtschaftlichen Folgen über Jahre, weil vertragliche Verpflichtungen nicht erfüllt werden können) führen, deshalb ist grundsätzlich anzustreben, dass ein Ausfall der Beregnungsanlage nicht länger als 24 Stunden (übliche maximale Reparaturzeit bei Schäden an der Beregnungsleitungen auf freier Strecke) dauert. Deshalb muss aus Sicherheitsgründen eine Redundanz ermöglicht werden. Dazu ist es erforderlich parallel zum Schutzrohr der Leitung bei Bau-km 8+520 ein zweites Schutzrohr gleicher Dimension vorzusehen, das verschlossen und markiert wird, so dass hier ggf. bei einer Havarie im Hauptstrang eine Notversorgung sichergestellt werden kann. Dabei wäre auch zu prüfen, ob das 2. Schutzrohr unmittelbar neben der primären Leitungskreuzung liegen muss, oder besser an einer anderen Stelle im Gesamtnetz des Beregnungsverbandes Wendisch</p>	<p>Unter dem Gesichtspunkt des Nachteilsausgleiches wird die Forderung der Verbände, ein Leerrohr für den Havariefall vorzusehen, von hier befürwortet. Die Planung dafür erfolgt im Rahmen des Fachgutachtens zur Qualitätssicherung der landwirtschaftlichen Feldberegnung durch den Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Uelzen in enger Abstimmung mit den Beregnungsverbänden und den in ihnen organisierten Landbewirtschaftern. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich während der Bauphase Bewirtschaftungerschwernisse ergeben. Diese sind dann im jeweiligen Einzelfall zu prüfen.</p> <p>Da der Bund für die Schutzrohre und für ggfs. hierdurch verursachte Schäden haftet, muss sichergestellt sein, dass die Rohre hinsichtlich der Stabilität dem sich aus möglicherweise geplatzten Leitungen ergebenden Druck standhalten können. Eine Haftung für die Beregnungsleitungen erfolgt nicht durch den Bund. Dieses ist schon deshalb nicht durchführbar, weil kein Einfluss auf das Material, die Beschaffenheit oder den Wasserdruck ausgeübt werden kann. Dieses liegt allein in der Sphäre der Landbewirtschafter.</p>

Problem- NR	Problem	Antwort
	<p>Evern anzuordnen ist. Die entsprechende Regelung ist nachfolgend im geänderten Regelungsverzeichnis unter Nr. 355a dargestellt.</p>	
<p>24.03.01-06</p>	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Beregnungsverbände -06 Zusätzlich ergibt sich für den Beregnungsverband Wendisch Evern die Situation, dass das Entnahmebauwerk durch den Bau der A39 und der neuen Auffahrt für die B216 vom eigentlichen Verbandsgebiet und den Hofstellen der Landwirte, die die Beregnungsanlage betreiben, abgeschnitten wird. Da das Pumpwerk auf kurzem Wege erreichbar sein muss, halten wir es für unbedingt erforderlich, dass eine Zugänglichkeit über den Betriebsweg entlang des Elbe-Seitenkanals für die Landwirte sichergestellt wird. Hierzu sind durch die Vorhabensträgerin entsprechende Vereinbarungen mit der Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Elbe-Seitenkanales für den Beregnungsverband Wendisch Evern zu treffen und auch die baulichen Voraussetzungen im Bereich der Überführung der A 39 über den ElbeSeitenkanal zu schaffen. Ersatzweise ist eine Zuwegung aus der Flur von Wendisch Evern und Hagen zum Entnahmebauwerk durch die Vorhabensträgerin herzustellen.</p>	<p>Der an dieser Stelle formulierte Einwand wird erst mit Realisierung des Planungsabschnittes 2 zum Belang. Dieser Einwand ist daher im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln. Die Erreichbarkeit des Entnahmebauwerkes ist weiterhin über die AS B 216 gegeben. Eine entsprechende Zuwegung von dort, ist vorhanden. Die Erforderlichkeit, dass eine Zugänglichkeit über den Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entlang des Elbe-Seitenkanals für die Mitglieder des Beregnungsverbandes Wendisch Evern sichergestellt wird, wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht gesehen. Das Wasser- und Schifffahrtsamt lehnt die Freigabe von Betriebswegen am ESK generell ab, da die Betriebswege zur Unterhaltung der Bundeswasserstraße ESK dienen und nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Über die Entschädigungen für Wertminderungen aufgrund von Mehrwegen wird nicht im Planfeststellungsverfahren beschieden. Über die Erstattung der Wertminderung ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabensträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
<p>24.03.01-07</p>	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Beregnungsverbände -07 Es fehlen bzgl. der Beregnung Aussagen zur Bauphase der Autobahn. Um einen ununterbrochenen Beregnungsbetrieb gewährleisten zu können, können Veränderungen an den Leitungen nur in der Zeit vom 01.10-31.03 durchgeführt werden.</p>	<p>Die Qualitätssicherung der landwirtschaftlichen Feldberegnung erfolgt über ein Fachgutachten, welches durch die Ingenieure des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen, in enger Abstimmung mit den Beregnungsverbänden und den in ihnen organisierten Landbewirtschaftern, erstellt wird. Die Wiederherstellung der Beregnungsanlagen sowie die Sicherstellung funktionsfähiger Anlagen zur Beregnung werden damit gewährleistet. In den Planunterlagen wurden die zum Zeitpunkt bekannten Brunnen und Einrichtungen zur Be- und Verregnung berücksichtigt (Unterlage 5). Darin enthalten sind auch Maßnahmen zur Sicherstellung der Funktionalität der Anlagen während der Bauzeit. Der Vorhabensträger strebt an die Veränderungen an den</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>Berechnungsleitung in dem Zeitraum vom 01.10 bis 31.03 durchzuführen. Einschränkungen, auch während der Bauphase, können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. In Einzelfällen kann es vorkommen, dass sich Erschwernisse bei der Bewirtschaftung ergeben. Diese werden dann im Einzelfall geprüft. Unter bestimmten Voraussetzungen werden hierfür Entschädigungen gezahlt. Entschädigungsfragen sind jedoch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.</p>
24.03.01-08	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Berechnungsverbände -08 Die Angaben im Regelungsverzeichnis unter den laufenden Nummern 355 und 356 sind nicht korrekt. Der Einwendungen sind Korrekturen beigefügt die in das Regelungsverzeichnis eingearbeitet werden sollen.</p>	<p>Soweit Anpassungen im Regelungsverzeichnis erforderlich werden, erfolgen diese auf Grundlage der Hinweise des Einwenders bis zum EÖT.</p>
24.03.01-09	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Berechnungsverbände -09 In Spalte 5 des Regelungsverzeichnisses ist folgende Bemerkung aufgeführt: "die Kostenregelung erfolgt gemäß den bestehenden Rahmenverträgen beziehungsweise Vereinbarungen" Diese Aussagen sei nicht korrekt. Es gebe keine Rahmenverträge oder Vereinbarungen hierzu.</p>	<p>Soweit Anpassungen im Regelungsverzeichnis erforderlich werden, erfolgen diese auf Grundlage der Hinweise des Einwenders bis zum EÖT.</p>
24.03.01-10	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Berechnungsverbände -10 Insgesamt ist festzustellen, dass auch mit der Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen die Belange der Berechnungsverbände in entscheidenden Punkten nicht berücksichtigt worden sind. Im Erörterungstermin vom 25. bis 27. November 2013 und 10. Februar 2014 wurde die Klärung der Belange der Berechnungsverbände ausdrücklich auf eine gesonderte „berechnungsspezifische“ Erörterung zwischen der Planfeststellungsbehörde, der Vorhabenträgerin und den Vertretern der Verbände vertagt.</p>	<p>Die Planunterlage wurde seit dem Zeitpunkt, auf den sich die Einwendung bezieht, erneut überarbeitet. Die Qualitätssicherung der landwirtschaftlichen Feldberechnung erfolgt nun über ein Fachgutachten, welches durch die Ingenieure des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen, in enger Abstimmung mit den Berechnungsverbänden und den in ihnen organisierten Landbewirtschaftern, erstellt wird. Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist, bezüglich der durch das planfestgestellte Vorhaben betroffenen Verbandsanlagen, der Vorhabenträgerin eine Wiederherstellungsverpflichtung aufzuerlegen, wenn bspw. Verbandsanlagen zerschnitten werden. Die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Auch die geänderten Planunterlagen, die in diesem Punkt nach wie vor unvollständigen sind, machen deutlich, dass die Vorhabensträgerin die Tragweite der Querung eines Berechnungsgebietes mit der A 39 nicht erfasst hat. Neben diesen eher fachlich-administrativen Aspekten halten wir es, in Anbetracht der Planungen für die weiteren Abschnitte der A 39, auch für sinnvoll schon jetzt grundsätzliche Regelungen zu folgenden Punkten festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ablösung für die Flächen, die als Straßen-/Kompensationsfläche aus den Verbänden herausgelöst werden müssen, • Ablösung von erhöhten Unterhaltungskosten für aufwendigere Leitungsführungen oder längere Leitungstrassen • Einbau redundanter Schutzrohre für eine Erhöhung der Berechnungssicherheit und zur Verminderung der Zerschneidungswirkungen der A39. 	<p>Planfeststellung bietet die Grundlage auch für einen enteignenden Zugriff auf die Flächen der Verbandsmitglieder und damit auch auf die Verbandsanlagen. In der Planfeststellung wird ferner sichergestellt, dass die Verbandsanlagen funktionsfähig wiederhergestellt werden und auch während der Bauphase ein funktionsfähiger Betrieb gewährleistet bleibt.</p> <p>Die Frage der Entschädigung der Verbandsmitglieder für den Flächenverlust löst keine verbandsrechtliche Beteiligung aus, sondern ist zwischen dem jeweiligen Flächeneigentümer und dem Unternehmensträger nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nach den Vorgaben des Enteignungs- und Entschädigungsrechtes in dem dafür vorgesehenen Verfahren zu regeln.</p> <p>Eine Neuordnung von Verbandslasten infolge des die Verbandsanlagen und Verbandsflächen berührenden Straßenbauvorhabens erfolgt ebenfalls nicht im Planfeststellungsverfahren. Diese ist dem verbandsrechtlichen Verfahren selbst vorbehalten, denn der Vorteil entfällt bei Straßenbaumaßnahmen nicht durch die Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss, sondern erst mit der tatsächlichen Inanspruchnahme der Fläche, d.h. wenn die Anspruch genommene Fläche tatsächlich nicht mehr am Verbandsunternehmen teilnimmt. Ob, in welchem Umfang und wann dies der Fall ist, ist eine Einzelfallfrage und hängt u.a. davon ab, wann die Vorhabenträgerin mit der tatsächlichen Umsetzung der planfestgestellten Maßnahme beginnt. Inwieweit in diesem Zusammenhang durch die eventuelle Aufhebung der Mitgliedschaft unbillige Folgen für den Verband eintreten und der Verband daher, gem. § 24 Abs. 3 WVG, im Ermessenswege berechtigt ist eine Ablösung festzusetzen, ist ebenfalls eine Einzelfallfrage und wäre zu gegebener Zeit in dem dafür vorgesehenen Verfahren zu klären.</p>
24.03.01-11	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Berechnungsverbände -11 Es wird angeregt aufgrund der Planungen für ein neues</p>	<p>Die Planunterlagen wurden seit dem Zeitpunkt der Einwendung nochmals überarbeitet. Die Qualitätssicherung der landwirtschaftlichen Feldberechnung</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Gewerbegebiet für Lüneburg und der Planungen zur A39 das Berechnungskonzept in diesem Bereich komplett zu überdenken und im Zuge der Maßnahmen umzuplanen um eine langfristige Berechnungssicherheit zu gewährleisten.</p>	<p>erfolgt nun über ein Fachgutachten, welches durch die Ingenieure des Kreisverbandes der Wasser- und Bodenverbände Uelzen, in enger Abstimmung mit den Berechnungsverbänden und den in ihnen organisierten Landbewirtschaftern, erstellt wird. Das Fachgutachten wird, wenn nötig, laufend aktualisiert und fortgeschrieben. Die Wiederherstellung der Berechnungsanlagen sowie die Sicherstellung funktionsfähiger Anlagen zur Berechnung werden damit gewährleistet. Aufgrund der nicht ausreichend verfestigten Planungsabsichten zum angedachten Gewerbegebiet Bilmer Berg II (Hansestadt Lüneburg) ist eine Berücksichtigung dieses Vorhabens im Sinne einer koordinierten Berechnungsplanung im Zuge der Planungen des Abschnitts 1 der A 39 nicht möglich.</p>
<p>24.03.01-12</p>	<p>24.3.1 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Berechnungsverbände -12 Die Interessen der Berechnungsverbände bzw. Landwirte werden als weniger schützenswert empfunden als vergleichsweise die Planungen der Stadt Lüneburg oder die naturschutzfachlichen Aspekte. Hier wird ein Abwägungsfehler erachtet.</p>	<p>Die Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse obliegt der Planfeststellungsbehörde. Die Belange der Landwirtschaft finden im höchst gebotenen Maße Berücksichtigung. Dies gilt auch, soweit für die gesetzlich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind. Das Gebot zum sparsamen Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen bzw. der Privilegierung der Landwirtschaft aufgrund von § 15 Abs. 3 BNatSchG wurde berücksichtigt. Die agrarstrukturellen Belange müssen jedoch in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen. Die Umsetzung des Vorhabens ist ohne die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden.</p>
<p>24.03.02</p>	<p>24.3.2 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger- Bahn</p>	
<p>24.03.02-01</p>	<p>24.3.2 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger- Bahn -01 Es wird darauf hingewiesen, dass durch das Vorhaben die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet oder gestört werden dürfen. Für den Bau, die Kreuzung und mögliche Leitungsumverlegungen müssen die entsprechenden Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn geschlossen werden,</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Vereinbarungen werden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen.</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
	um eine Zustimmung zu dem Verfahren zu erhalten.	
24.03.02-02	24.3.2 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger- Bahn -02 Die GE-Plan lfd. Nr. 12.01.01 Bardowick 271 m ² soll als "Dauernd zu beschränkende Fläche" genutzt werden. Es ist eine planfestgestellte Bahnanlage für das Projekt Dreigleisigkeit Stelle-Lüneburg und kann nicht zur Verfügung gestellt werden.	Die hier genannte Fläche ist Teil der Maßnahme 5.2 A FCS. Hier soll ein blütenreiches Extensivgrünland angelegt werden. Die sehr geringe, hier benannte, Teilfläche kann aus der Planung genommen werden. Bei einer Gesamtmaßnahmengröße von 3,78 ha ist die Funktionserfüllung der Maßnahme als populationsstützende Maßnahme für Neuntöter, Gartengrasmücke, Goldammer und Girlitz weiterhin gegeben.
24.03.03	24.3.3 Träger öffentliche Belange - IHK	
24.03.03-01	24.3.3 Träger öffentliche Belange - IHK -01 Eine beschleunigte Planung und verzögerungsfreie Baudurchführung sollte angestrebt werden.	Der Anspruch des Vorhabensträgers ist eine solide und rechtkonforme Planung vorzulegen die mit Inkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses gebaut werden kann. Die gründliche Vorbereitung der Genehmigungsplanung und der Baudurchführung legt den Grundstein für einen flüssigen Ablauf.
24.03.03-02	24.3.3 Träger öffentliche Belange - IHK -02 Während der Bauzeit soll die gewerbliche Erreichbarkeit garantiert bleiben. Verkehrsumleitungen sind frühzeitig und weiträumig auszuschildern.	Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A 39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich. Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt. Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor.

Problem-NR	Problem	Antwort
		Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden. Der Vorhabensträger ist grundsätzlich daran interessiert die gewerbliche Erreichbarkeit aufrecht zu erhalten.
24.03.04	24.3.4 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Telekommunikation	
24.03.04-01	24.3.4 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Telekommunikation -01 Es wird um Klärung und Berücksichtigung des Leerrohres (LWL-Kabel) in Höhe der Zeppelinstraße gebeten insbesondere bzgl. der Zuständigkeit für Umbau und Kosten.	Die notwendigen Umverlegungen und Anpassungen sind im Regelungsverzeichnis aufgeführt. Zur detaillierten Abstimmung zur Ausführung von Umverlegung oder Sicherung von Leitungen sind im Zuge der Ausführungsplanung Gespräche mit allen Versorgungsunternehmen zu führen. Der Vorhabenträger prüft die Vollständigkeit des Regelungsverzeichnisses und ergänzt diese nach Erfordernis.
24.03.04-02	24.3.4 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger - Telekommunikation -02 Es wird um weitere Beteiligung insbesondere in der Ausführungsplanung gebeten, um das Umlegen der Leitungen detaillierte zu erörtern. Hierfür wird mindestens ein halbes Jahr Vorlauf benötigt.	Durch den Vorhabensträger wird gewährleistet, dass das Versorgungsunternehmen rechtzeitig vor Baubeginn informiert wird, Abstimmungen zu Maßnahmen an den Leitungen erfolgen und die Hinweise der Versorgungsunternehmen bei der Bauvorbereitung und -durchführung berücksichtigt werden.
24.03-01	24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -01 Es sind unterirdisch verlegte Leitungen privater nicht in den Plänen ausgewiesen. Diese sind im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen.	Der unterirdische und oberirdische Leitungsbestand wurde im Zuge der Entwurfsvermessung bei den Versorgungsunternehmen abgefragt und in die Planunterlagen eingetragen. Von der Baumaßnahme betroffene Leitungen sind in den Lageplänen dargestellt und im Regelungsverzeichnis berücksichtigt. Der Vorhabenträger prüft die Vollständigkeit des Regelungsverzeichnisses und ergänzt diese nach Erfordernis. Zur Notwendigkeit der Umverlegung oder Sicherung von Leitungen sind im Zuge der Ausführungsplanung detaillierte Abstimmungen mit allen Versorgungsunternehmen zu führen.
24.03-04	24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -04 Im Bereich der geplanten Trasse befinden sich einige Gashochdruck-, Fernmelde- und 110-kV-Hochspannungsleitungen. Hierzu sind entsprechende (in jeweiligen Stellungnahmen beschriebene)	Der unterirdische und oberirdische Leitungsbestand wurde im Zuge der Entwurfsvermessung bei den Versorgungsunternehmen abgefragt und in die Planunterlagen eingetragen. Von der Baumaßnahme betroffene Leitungen sind in den Lageplänen dargestellt und im Regelungsverzeichnis berücksichtigt. Zur

Problem-NR	Problem	Antwort
	Regelungen/Vorgaben/Abstände zu beachten.	Notwendigkeit der Umverlegung oder Sicherung von Leitungen sind im Zuge der Ausführungsplanung detaillierte Abstimmungen mit allen Versorgungsunternehmen zu führen.
24.03-05	<p>24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -05 Es wird darauf hingewiesen, dass möglicherweise Erdgashochdruckleitungen im Planungsbereich gequert werden, Diese dürfen nicht überbaut werden und es ist ein Schutzstreifen vorzusehen. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Geotechnische Erkundung des Baugrundes die allgemeinen Vorgaben (DIN-Normen) zu berücksichtigen sind</p>	<p>Der unterirdische und oberirdische Leitungsbestand wurde im Zuge der Entwurfsvermessung bei den Versorgungsunternehmen abgefragt und in die Planunterlagen eingetragen. Von der Baumaßnahme betroffene Leitungen sind in den Lageplänen dargestellt und im Regelungsverzeichnis berücksichtigt. Zur Notwendigkeit der Umverlegung oder Sicherung von Leitungen sind im Zuge der Ausführungsplanung detaillierte Abstimmungen mit allen Versorgungsunternehmen zu führen. Im Zuge der Planungen für den Abschnitt 1 der Autobahnneubaumaßnahme A 39, Lüneburg - Wolfsburg sind umfangreiche ingenieurgeologische Baugrunduntersuchungen im Streckenverlauf durchgeführt worden. Die daraus gewonnen Erkenntnisse sind in die Entwurfsarbeit eingeflossen. Die zusammengefassten Untersuchungsergebnisse können der Unterlage 1 Abschn. 4.11 entnommen werden.</p>
24.03-06	<p>24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -06 Es wird darauf hingewiesen, dass nicht unterstellt werden kann, dass keine Kampfmittelbelastung im Planungsraum vorliegt. Eine entsprechende kostenpflichtige Luftbildauswertung kann über das LGLN erfolgen.</p>	<p>Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wird dazu auf Seite 216 ausgeführt: Die Anfrage zur Kampfmittelfreiheit bei der Zentralen Polizeidirektion Dezernat 55 - Kampfmittelbeseitigung - hat ergeben, dass im Planungsgebiet noch Bombenblindgänger vorhanden sein können. Es werden daher aus Sicherheitsgründen Gefahrenerforschungsmethoden empfohlen und vor Durchführung der Baumaßnahme durchgeführt.</p>
24.03-07	<p>24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -07 Es wird darauf hingewiesen, dass bei einem Neubau auch die aktuellen technischen Möglichkeit hinsichtlich der Verkehrslenkung berücksichtigt werden sollten. Es wird um Berücksichtigung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen gebeten.</p>	<p>Es gibt grundsätzliche mehrere Möglichkeiten für den Einsatz von Telematischen Einrichtungen an Bundesautobahnen. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen „Streckenbeeinflussungsanlagen“, „Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)“ und „Zuflussdosierung“. Für den Einsatz von telematischen Anlagen ist immer eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchzuführen. Hierbei müssen Nutzenkomponenten ermittelt werden, die den Kosten der Anlagen gegenüber zu stellen sind. Grundsätzlich geht der Bund als Straßenbaulastträger davon aus, dass Neu- und Ausbauprojekte an Bundesautobahnen so geplant werden, dass für den Prognosefall</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		<p>eine ausreichende Leistungsfähigkeit und ein hohes Sicherheitspotenzial erreicht werden. Daher ist der Einsatz von Telematischen Anlagen im Zuge von Neu- und Ausbautvorhaben nicht vorgesehen, sondern eher für den Einsatz an Bestandsstrecken vorgesehen.</p> <p>Die Nutzenermittlung ist je nach Anlagenart unterschiedlich.</p> <p>Streckenbeeinflussungsanlagen dienen der weiträumigen Umleitung von Verkehren auf dem Autobahnnetz bei hoher Verkehrsdichte. Der Nutzen muss sich ergeben aus den vermiedenen Stautunden (Grenzstaulängen). Weiterhin gehen in die Ermittlung auch die notwendigen Mehrlängen auf den Umleitungsstrecken ein (z.B. Mehrverbrauch von Betriebsstoffen, Schadstoffe, etc.). Bezogen auf die A 39 würde eine Nutzenermittlung schon an der Ermittlung der regelmäßigen Staulängen scheitern, weil die Strecken eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.</p> <p>Verkehrsbeeinflussungsanlagen dienen der Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Kapazitätserhöhung und zur Gefahrenwarnung. Hierzu wird ebenfalls die Leistungsfähigkeit der Strecke in den Blick genommen, es wird das Potenzial für die Unfallvermeidung betrachtet. Zugrunde gelegt wird hierbei wiederum der Ist-Zustand und nicht der Prognose-Zustand. Da im Stadtgebiet Lüneburg bereits feste Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden müssen, ist der Nutzen einer VBA nicht ausreichend um die hohen Kosten einer solchen Anlage zu rechtfertigen. Das Geschwindigkeitsniveau befindet sich mit 80 und 100 km/h schon sehr nah am Bereich der optimalen Leistungsfähigkeit. Diese liegt bei ca. 70 km/h. Hier wäre also kaum Potenzial für eine Verbesserung, daraus würde kein ausreichender Nutzen entstehen. Das Potenzial der Unfallvermeidung durch Gefahrenwarnung ist bei den geringen Geschwindigkeiten ebenfalls nicht ausreichend.</p> <p>Der Einsatz einer Zuflussdosierung zur Verbesserung der Einfädungsvorgänge ist ebenfalls nicht angezeigt, da die</p>

Problem-NR	Problem	Antwort
		Einfädlungsbereiche mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit geplant und umgesetzt werden können.“
24.03-08	24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -08 Es wird um Änderungen zu den Trinkwasserleitungen mit Lfd. Nr 78, 86, 95, 245, 255 gebeten. An den Trinkwasserleitungen mit den lfd. Nr. 145, 163, 165,210, 211 und 223 sind an den Endpunkten jeweils Absperrarmaturen vorzusehen. Für die Leitungen Trinkwasserleitungen müssen Schutzstreifen von 6m vorgesehen werden. Die Änderungen sind im Detail der Stellungnahme zu entnehmen.	Die Hinweise zu den Trinkwasserleitungen werden geprüft und bei Bedarf angepasst.
24.03-09	24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -09 An der Einleitstelle G4 sind aufgrund zu hoher Fließgeschwindigkeiten nachteilige Auswirkungen auf die Schifffahrt erkennbar. Es ist ein Querströmungsnachweis erforderlich, der vor Baubeginn dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg zu übergeben ist. Die Gestaltung des Einleitbauwerkes und der Einleitstelle sind abzustimmen.	Die Einleitstellen in Gewässer werden nach den aktuellen Regeln der Technik so gestaltet, das keine Schäden an den Gewässern auftreten. Die Einleitstelle erhält eine Sohlbefestigung aus Grobschotter (Ausführungsplanung), die die Fließgeschwindigkeit an der Einleitstelle stark verringert. Ein gesonderter Nachweis der Querströmung nach Einleitung ist aus Sicht des Vorhabensträgers nicht erforderlich.
24.03-10	24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -10 Es werden Änderungen bzgl. der Schmutzwasser- und Regenwasserleitungen gefordert. Lfd. Nr.21: Die Schmutzwasserleitung ist weiterhin zu sichern Lfd. Nr. 75: Es fehlt der Hinweis, dass die Schmutzwasserleitung bei Bau-km 2+826 die A39 kreuzt und eine Anpassung und Sicherung erforderlich ist. Lfd. Nr. 143: Hier ist nur der Bau eines Dükers mit Sandfang akzeptabel Lfd. Nr. 225-235: Hier fehlen die LWL-Leitung und die Regenwasserleitungen in den Unterlagen. Diese sind zu sichern. Lfd. Nr. 308: Die Bezeichnung der Regenwasserleitung ist unvollständig (Regenwasserleistung DN 1000)	Die Hinweise zu den Schmutzwasser- und Abwasserleitungen werden geprüft und bei Bedarf angepasst.
24.03-11	24.3 Träger öffentliche Belange - Leitungsträger -11 Bisher seien noch keine Rahmenverträge bzw.	Rechtmäßig hergestellte Leitungen aller Art (Versorgungsleitungen, Kanalisation, Dränagen u. ä.), hat der Leitungseigentümer im

Problem-NR	Problem	Antwort
	Vereinbarungen bzgl der Kostenregelung erfolgt. Die Übernahme der Folge- und Herstellungskosten für die Sicherung und Anpassung der vom Vorhaben betroffenen Leitungen werden als unverhältnismäßige Belastung abgelehnt.	Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast im notwendigen Maß zu ändern. Die Kostentragung bestimmt sich nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen. Über die Maßnahme wird rechtzeitig vor Baubeginn der A 39 eine Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und dem jeweiligen Versorgungsunternehmen abgeschlossen. Für Telekommunikationslinien gilt das Telekommunikationsgesetz in der gültigen Fassung.
24.04	24.4 Träger öffentliche Belange - sonstige Träger öffentlicher Belange	
24.04-03	24.4 Träger öffentliche Belange - sonstige Träger öffentlicher Belange -03 Es wird darauf hingewiesen, dass für die Inanspruchnahme der Forstflächen Entschädigungspositionen gemäß den Grundsätzen der Waldbewertungsrichtlinien des Bundes zu leisten sind.	Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Die Entschädigung von Waldflächen erfolgt nach den Richtlinien der Wald R.
24.04-04	24.4 Träger öffentliche Belange - sonstige Träger öffentlicher Belange -04 Die geplante Trasse betrifft das Militärstraßengrundnetz. Die A39 wird nach der Fertigstellung in das Militärstraßengrundnetz aufgenommen. Es sind daher die Bestimmungen der RIST und der RABS zu beachten und einzuhalten. Die Brückenbauwerke sind nach MCL einzustufen.	Die Planung der A 39 erfolgte entsprechend den Anforderungen der RAA. Die Bestimmungen der RIST und der RABS sind damit eingehalten. Die geplanten Brückenbauwerke berücksichtigen die erforderlichen Belastungen.
24.04-07	24.4 Träger öffentliche Belange -Sonstige Träger öffentlicher Belange -07 Es wird gefordert, dass keine unwirtschaftlichen Restflächen bei der Domänenverwaltung verbleiben. Das heißt, dass z.B. die neuen Flurstücksgrenzen parallel zur Straße verlaufen sollen und keine "ausgefransten Ränder" entstehen.	Es wird seitens des Vorhabenträgers versucht, keine unwirtschaftlichen Restflächen zu hinterlassen. Näheres kann in den anstehenden Grunderwerbsverhandlungen geklärt werden.
24.04-08	24.4 Träger öffentliche Belange - sonstige Träger öffentlicher Belange -08 Der Begriff der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flurstücken sollte konkreter und Flächenspezifisch erläutert werden. (Wann wird welche Fläche zu welchem Zweck in Anspruch	Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen beinhaltet die Nutzung z. B. als Zwischenlagerfläche für Oberboden oder Mineralboden, als Baustraße etc. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Flächen in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt und zurückgegeben. Eine Ausweisung der Einzelmaßnahmen für einzelne Flächen ist abhängig von der

Problem-NR	Problem	Antwort
	genommen werden und wann wird diese wieder, im vorher festgelegten Zustand, zurückgegeben?)	Baustellenorganisation des Baubetriebes und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgenommen werden.
24.05	24.5 Träger öffentliche Belange - Naturschutzfachliche Vereinigungen	
24.05.01	24.05.01 Träger öffentliche Belange - Naturschutzfachliche Vereinigungen - NABU Kreisgruppe Lüneburg e.V.	
24.05.01-08	24.05.01 Träger öffentliche Belange - Naturschutzfachliche Vereinigungen - NABU Kreisgruppe Lüneburg e.V. -08 Fehlende Koordinierung der A 39 Planungen mit der Alpha-Variante Der NABU sieht für die Region, für Natur und Landschaft sowie alle betreffenden Schutzgüter massive Nachteile (Zerschneidung, Zerstückelung sowie Verinselung) durch die jeweils separat und unabhängig vorgenommenen Planungen zur A 39 und andererseits zu den Festlegungen des Dialogforums Schiene Nord und deren Vorgaben für die Planung der Alpha-Variante. Hier sind Kollisionen, explizit im 2. Abschnitt, mit womöglich notwendig gewordenen weiträumigen Ortsumfahrungen von Orten wie Deutsch-Evern, Jelmsdorf und Bad Bevensen vorhersehbar. Zwei so überdimensionale Verkehrsinfrastrukturprojekte dürfen nicht einzeln sondern simultan betrachtet und geplant werden, dazu fehlen in den Planungen jegliche Angaben.	Das Argument bezieht sich auf die Planung des Abschnitt 2 und kann daher nicht im Rahmen dieses Verfahrens abgearbeitet werden. Das Projekt Alpha E ist Bestandteil des BWVP 2030 und liegt westlich des ESK zwischen Lüneburg und Uelzen. Die Trasse der A 39 liegt östlich des ESK. Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist. Zur Aufstellung des BVWP 2030 wurden alle Projekte betrachtet und bewertet, die Entscheidung über die Notwendigkeit der beiden Projekte Alpha-E und A 39 wurde auf Ebene des Bundes entschieden und muss daher im Rahmen der Genehmigungsplanung nicht erneut betrachtet werden.
24.05.01-09	24.05.01 Träger öffentliche Belange - Naturschutzfachliche Vereinigungen - NABU Kreisgruppe Lüneburg e.V. -09 Der NABU spricht sich gegen eine Genehmigung der Planfeststellung zur A 39, 1. Abschnitt aus, da diese, als Salamtaktik vorgetragene Herangehensweise weder an den Anforderungen des geringsten Eingriffes noch am bestehenden Bedarf ausgerichtet ist und sich nicht an nachfolgenden unüberwindbaren Hindernissen orientiert. Im Angesicht des dramatischen Rückganges der Artenvielfalt lehnt der NABU eine weitere Zerschneidung letzter wertvoller ökologischer	Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Insbesondere die möglichen Rechtsfolgen des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 f BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44 f BNatSchG), waren dafür

Problem-NR	Problem	Antwort
	<p>Flächen ab, da die Schäden an Natur und Landschaft, an dort angesiedelten Populationen respektive bedrohter oder streng geschützter Arten nicht mehr zu kompensieren ist. Die Planung der A 39 ist nicht mit einem vis-a-vis liegenden anderen überregionalen Verkehrsinfrastrukturprojekt (Alpha E) koordiniert und droht mit dieser zu kollidieren.</p>	<p>verantwortlich, dass Beeinträchtigungen frühzeitig und so weit als möglich im umfassenden Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden und gemindert werden konnten. Verbleibende Beeinträchtigungen waren trotz der durchgeführten Alternativenvergleiche vor dem Hintergrund der Abwägungsentscheidungen nicht zu vermeiden und werden durch geeignete naturschutzfachliche Maßnahmen kompensiert. In der Anlage 1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) sind alle potenziellen Planungshindernisse in den weiteren Abschnitten der A 39 in dem erforderlichen Tiefgang behandelt. Auch wenn die Planfeststellungsverfahren in anderen Abschnitten noch nicht eingeleitet wurden, sind die arten- und gebietsschutzrechtlichen Beurteilungen soweit gefestigt, dass keine unüberwindbaren Planungshindernisse festzustellen sind.</p> <p>Das Projekt Alpha E ist Bestandteil des BWVP 2030 und liegt westlich des ESK zwischen Lüneburg und Uelzen. Die Trasse der A 39 liegt östlich des ESK. Daher ist aus Sicht des Vorhabensträgers keine Berücksichtigung notwendig. Zur Aufstellung des BVWP 2030 wurden alle Projekte betrachtet und bewertet, die Entscheidung über die Notwendigkeit der beiden Projekte Alpha-E und A 39 wurde auf Ebene des Bundes entschieden und muss daher im Rahmen der Genehmigungsplanung nicht erneut betrachtet werden.</p>
24.05.02	24.05.02 Träger öffentliche Belange - Naturschutzfachliche Vereinigungen - BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.	
24.05.03	24.05.03 Träger öffentliche Belange - Naturschutzfachliche Vereinigungen - Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V.	