

Planfeststellungsbeschuß

Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ostumgehung Lüneburg im Zuge der B 4/209, 1. Planfeststellungsabschnitt von der Ilmenaubrücke (B 4) bis zur Anschlußstelle Erbstorfer Landstraße (L 220) in den Gemarkungen Lüneburg und Adendorf

I.

Für das o.a. Bauvorhaben wird gemäß §§ 17 - 18 a des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.10.1974 (BGBl. I S. 2413) in Verbindung mit den Beschlüssen des Nieders. Landesministeriums vom 21.08.1973 (Nds. MBl. S. 1363) und 26.11.1973 (Nds. MBl. S. 1715) der Plan, bestehend aus:

- | | | |
|---|--------------------------------|------------------------------|
| 1 Merkblatt | | (Anl. 1) |
| 1 Erläuterungsbericht vom 19.07.1979 | | (Anl. 3) |
| 28 Bl. Bauwerksverzeichnis mit Vorbemerkungen | | (Anl. 4 und 5) |
| 1 Übersichtskarte | i.M. 1 : 25 000 vom 19.07.1979 | (Anl. 2) |
| 1 Ausbauquerschnitt | i.M. 1 : 50 vom 19.07.1979 | (Anl. 6) |
| 5 Lageplänen | i.M. 1 : 1 000 vom 19.07.1979 | (Anl. 7 Bl. 1, 2, 2a, 3, 4) |
| 2 Lageplänen | i.M. 1 : 250 vom 01.12.1980 | (Anl. 7 Bl. 2b, 2 c) |
| 4 Höhenplänen | i.M. 1 : 1000/100 v.19.07.1979 | (Anl. 8 Bl. 1, 2, 2a, 2b) |
| 4 Höhenplänen | i.M. 1 : 1 000 vom 19.07.1979 | (Anl. 8 Bl. 3, 3.1, 4, 4.1) |
| 1 Höhenplan | i.M. 1 : 1000/100 v.14.06.1980 | (Anl. 8 Bl. 5) |
| 2 Höhenplänen | i.M. 1 : 1000/100 v.19.07.1979 | (Anl. 8a Bl. 1, 2) |
| 5 Grunderwerbsplänen | i.M. 1 : 1 000 vom 19.07.1979 | (Anl. 9 Bl. 1, 2, 2a, 3, 4) |
| 2 Grunderwerbsplänen | i.M. 1 : 250 vom 01.12.1980 | (Anl. 9 Bl. 2b, 2c) |
| 5 landschaftspfleger.
Begleitpläne | i.M. 1 : 1 000 vom 19.07.1979 | (Anl. 10 Bl. 1, 2, 2a, 3, 4) |
| 24 Bl. Grundstücksverzeichnis | vom 19.07.1979 | (Anl. 11 Bl. 1-24) |
| 1 Erläuterungsbericht zum landespfleger.Begleitplan | | (Anl. 12) |
| 1 Bl. wassertechnische Berechnung mit Erläuterungsbericht | | (Anl. 13) |
| 11 Bl. wassertechnische Berechnung für die Verlegung
des Rader Baches mit Erläuterungsbericht einschließlich | | |
| 1 Lageplan | i.M. 1 : 1 000 | |
| 1 Lageplan | i.M. 1 : 5 000 | |
| 2 Höhenplänen | i.M. 1 : 1 000/100 | (Anl. 13 a) |
| 1 schalltechnische Untersuchung mit Erläuterungsbericht | | (Anl. 14) |

Erläuterungen, Berechnungen und Pläne, die im Anhörungsverfahren öffentlich ausgelegt, durch die vorstehend festgestellten Planunterlagen aber geändert worden sind, liegen diesem Beschluß nachrichtlich bei.

mit folgenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt:

1. Die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis werden dahingehend ergänzt, daß die dort gen. Rechtsvorschriften in der zur Zeit dieser Beschlußfassung gültigen Fassung Anwendung finden.
2. Die von der Wehrbereichsverwaltung II geforderten technischen Daten sind bei der Baudurchführung zu beachten.
3. Details des Brückenbauwerks zur Unterführung der Ostumgehung unter der DB-Strecke Lüneburg-Büchen sowie alle sonstigen Belange der Bundesbahn im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme werden in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Straßenbaulastträger und Deutscher Bundesbahn geregelt.
4. Die Straßenbauverwaltung wird nach Beendigung der Erdarbeiten einen Bepflanzungsplan für Ausgleichspflanzungen erstellen, der mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen ist (vgl. auch II./2.).
5. Die Einmündung des kleinen Zuflusses zum Raderbach wird mit der Grabenverlegung auf dem Flurstück 157/29 einvernehmlich zwischen Straßenbaulastträger, Eigentümer und Unterhaltungspflichtigem (Herr Dr. Vennmann) abgestimmt.
6. Der Straßenbaulastträger wird auf der Grundlage der abgestimmten Berechnung mit dem Wasserwirtschaftsamt und der unteren Wasserbehörde einen ordnungsgemäßen Abfluß des Straßenoberflächenwassers sicherstellen..
7. Der Straßenbaulastträger wird an folgenden Wohngrundstücken Beweissicherungsverfahren durchführen:

Rilkestraße 15,
Lenastraße 22, 20, 18, 16, 14, 12, 10, 8, 6, 4 und 2,
Hebbelstraße 20,
Scheffelstraße 27, 25, 23, 21, 24 und 22,
Eichendorffstraße 17 und 19,
Uhlandstraße 15 und 17,
Chamissostraße 13 und 15.

8. Beginnend bei etwa Bau-km 1 + 400 nahe der Bahnstrecke nach Lübeck wird auf der westlichen Seite ein Wall aus überschüssigem Boden errichtet, der maximal eine Höhe von 4,80 m über Gradientenlage haben soll. Mit zunehmender Einschnittslage der Straße nimmt diese Höhe ab und geht schließlich in eine Stützwand über, die ab etwa Bau-km 2 + 120 (etwa Lenastraße Haus Nr. 16) den Einschnitt auffängt und abstützt. Diese Stützwand wird schallabsorbierend ausgestaltet über das vorhandene Geländeneiveau bis zu 3,30 m (etwa bei Lenastraße Haus Nr. 10) bis hin zu 1,0 m (etwa bei Scheffelstraße Haus Nr. 24) hinausgezogen und angeböschet.

...

9. Beginnend bei etwa Bau-km 1 + 400 nahe der Bahnstrecke nach Lübeck wird auf der östlichen Seite ein Wall aus überschüssigem Boden errichtet, der maximal eine Höhe von 5,0 m über Gradientenlage haben soll.

Mit zunehmender Einschnittslage der Straße nimmt diese Höhe ab und geht schließlich in eine Stützwand über, die ab etwa Bau-km 2 + 120 (etwa Schlegelweg) den Einschnitt auffängt und abstützt.

Diese Stützwand wird schallabsorbierend ausgestaltet, über das vorhandene Geländeniveau bis zu 3,50 m (etwa bei Eichendorff-Straße Haus Nr. 17/19) bis hin zu 2,50 m (etwa bei Chamissostraße 13/15) hinausgezogen und angebösch - bis hin zur Erbstorfer Landstraße (L 220).

10. Beginnend bei Bau-km 1 + 700 (etwa Brandheider Weg Haus Nr. 1) bis hin zu Bau-km 2 + 160 (etwa v. Kleiststraße Haus Nr. 10/12) wird auf der nördlichen Seite der L 220 eine 2,50 m hohe Schallschutzwand errichtet.
11. Bei Bau-km 2 + 280 wird für das Obergeschoß des Hauses Chamissostraße Nr. 13/15, Eigentümerin Bundesfinanzverwaltung, zusätzlich passiver Schallschutz angeordnet, da dies durch den unter I./9. festgesetzten aktiven Schallschutz nicht in vollem Umfang geschützt werden kann.
12. Bei Bau-km 1 + 700 an der L 220 wird für das Haus Brandheider Weg Nr. 1, Eigentümerin Frau Bunde, Flurstück 2/242, passiver Schallschutz angeordnet.
13. Bei Bau-km 1 + 075 an der B 209 (Artlenburger Landstraße) wird für das Wohnhaus auf dem Flurstück 141/11, Eigentümer Herr Keller, passiver Schallschutz angeordnet.
14. Bei Bau-km 1 + 010 an der B 209 wird für das Haus Nr. 4 auf dem Flurstück 100/11, Eigentümerin Frau Wittkopf, passiver Schallschutz angeordnet.
15. Bei Bau-km 0,989 an der B 209 wird für das Haus Nr. 2 auf dem Flurstück 11/3, Eigentümer Herr Meyer, passiver Schallschutz angeordnet.
16. Die vorhandenen Stützmauern auf den Flurstücken 11/3, Eigentümer Herr Meyer, und 100/11, Eigentümer Frau Wittkopf, sind - soweit sie im Zuge der Baudurchführung in Anspruch genommen werden sollten - auf Kosten des Straßenbaulastträgers auf neuer Grenze zu erstellen.
17. Für die aufgrund der besonderen Situation entstehende und durch Schutzanlagen gem. § 17 Abs. 4 FStrG nicht zu beseitigende Beeinträchtigung der angemessenen Nutzung eines terrassenmäßigen Gartenbereiches nahe am Hause von Frau Wittkopf, Flurstück 100/11, wegen der 75 dB(A) tags übersteigenden Prognosepegel wird dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch festgesetzt.

Die genaue Entschädigungshöhe wird in Verhandlungen zwischen Straßenbaulastträger und Eigentümerin oder ggf. in einem förmlichen Verfahren nach sachverständiger Begutachtung festgelegt (vgl. bitte auch V./5. Frau Wittkopf).

18. In gleicher Weise wie unter I./17. (Frau Wittkopf) wird für die Beeinträchtigung einer angemessenen Nutzung eines terrassenmäßigen Bereiches (Gartenhaus, Sitzplatz) südlich des Hauses Nr. 2, Flurstück 11/3, Eigentümer Herr Meyer, dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch festgesetzt.

Die genaue Entschädigungshöhe wird in gleicher Weise wie unter I./17. (Frau Wittkopf) festgelegt.

II.

Nachrichtliche Hinweise

1. Der Straßenbaulastträger wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit allen Versorgungsträgern (z.B. Deutsche Bundespost, Deutsche Bundesbahn, Hastra), deren Versorgungsleitungen von der Baumaßnahme betroffen werden könnten, in Verbindung setzen.
2. Das Straßenbauamt wird bei der landschaftsgerechten Einbindung der Trasse im Bereich des Lüner Holzes und am Nord-West-Rand der Neuen Forst das Forstamt Busschewald beteiligen (vgl. hierzu auch Abschnitt I./Ziff. 4.).
3. Der Straßenbaulastträger wird das Flurstück 2/66 (Landesinnungsverband Metall) in seiner Gesamtgröße erwerben.
4. In Höhe des Flurstücks 10/112 (Herr Siegfried Mehring) der Flur 40, Gemarkung Lüneburg, wird am Böschungsfuß der Trasse ein Straßenentwässerungsgraben angelegt, der auch wild abfließendes Wasser des gen. Grundstücks aufnehmen kann.
5. Die Aufstellung von Hinweisschildern zu Gewerbebetrieben fällt in die Zuständigkeit der unteren Verkehrsbehörden (Stadt Lüneburg).
6. Soweit durch die Verlagerung der festgestellten Trasse die Baubeschränkungszone in die im Bebauungsplan Nr. 31 der Stadt Lüneburg ausgewiesene Baufläche fällt (z.B. Flurstück 10/65 - Herr Erhard Raab - und Flurst. 10/113 - Herr Siegfried Mehring -), wird sich das Straßenbauamt gegenüber der Stadt Lüneburg zu entsprechenden Bauanträgen positiv äußern.
7. Entsprechend dem Ergebnis der Ausschreibung nimmt das Straßenbauamt Lüneburg bei der technischen Baudurchführung ggf. konstruktive Änderungen an der Oberkante der Stützmauern/Schallschutzwände im Bereich der "Moorfeldsiedlung" vor, um eine noch höhere Dämmwirkung zu erzielen; dabei wäre auf eine Freihaltung des Lichtraumprofils zu achten.
8. Zwischen Straßenbauamt Lüneburg und Forstamt Busschewald besteht Übereinstimmung nach Durchführung der Baumaßnahme eine gemeinsame Beobachtung des dann vorhandenen Wildverhaltens vorzunehmen.

III.

Allgemeine Begründung

1. Die Bundesstraße 4 (B 4) verläuft aus Richtung Hamburg kommend durch das Gebiet des Landkreises und der Stadt Lüneburg weiter in Richtung Süden

über Uelzen und den Siedlungsraum Braunschweig zum Harz. Sie ist als entferntere Parallelverbindung zur Bundesautobahn (BAB) A 7 (Hamburg - Hannover) die wichtigste Nord-Südverbindung im östlichen Teil des Landes Niedersachsen.

Im Stadtbereich Lüneburg nimmt die B 4 im Verlauf der Bockelmann-, Schießgraben- und Berliner Straße zugleich den Verkehr der B 209 (Lübeck - Lüneburg - Nienburg), mit der sie einen gemeinsamen Verlauf hat, auf. Mit der B 216 in Richtung Osten nach Dannenberg/Lüchow zweigt im unmittelbaren Stadtgebiet eine weitere Bundesstraße ab.

Zusammen mit den Innenstadt-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehren kommt es insbesondere auf dem Straßenabschnitt B 4 / B 209 mit seinen unzureichenden Knotenpunkten zu fortwährenden hohen Immissionsbelastungen, zahlreichen Verkehrsunfällen und Verkehrsgefahren, Behinderungen, vielfachen Staubildungen und schließlich auch zu erhöhtem Energieverbrauch infolge langsamen und unsteten Verkehrsablaufs.

Die Unfallträchtigkeit des Straßenabschnitts zwischen Lüner Kreisel und B 4 nach Uelzen ist stadtbekannt. Allein in den Jahren 1978 - 1981 (Okt.) hat die Verkehrspolizei rd. 900 Verkehrsunfälle aufgenommen. Die weitere Berücksichtigung der zahlreichen nicht gemeldeten und der Beinahe-Unfälle macht deutlich, in welchem ungewöhnlichem Umfang eine fortwährende Gefahren- und Unfallage für die Benutzer allein dieser Durchgangsstraße bestehen.

Die hohe Belastung dieses Straßenabschnitts mit rd. 31 000 Kfz/24 h (1980), schwierige innerstädtische Verkehrsverhältnisse sowie fehlende Möglichkeiten im Innenstadtbereich zur Abhilfe, erfordern eine Verlegung der B 4 / B 209.

Die Ostumgehung ist als Bundesstraße geplant und soll die radial nach Lüneburg hineinführenden Straßen B 4, B 209, L 220, B 216, K 40 sowie B 4 und B 209 im Süden teilweise auffangen und verteilen, den Fernverkehr durchleiten, die Fahrzeiten herabsetzen, das städtische Straßennetz wesentlich entlasten, die Emissionen spürbar verringern und schließlich die Siedlungs- und Gewerbegebiete zügig miteinander verbinden (Vresdorfer Heide, Bilmer Strauch, Hafen).

Darüber hinaus wird die Ostumgehung zusätzlich zu diesen Zivilverkehren den am unmittelbaren östlichen Siedlungsrand (Stadtteile Neuhagen und Kaltenmoor) auf der unbefestigten sogenannten "Panzerstraße" ablaufenden Militärverkehr zwischen den Kasernen (Schlieffen Kaserne, Theodor Körner Kaserne) und dem militärischen Übungsgelände Wendisch-Evern südöstlich der Stadt Lüneburg aufnehmen und damit entfernter und immissionsgünstiger (Panzerlärm, Staubentwicklung) von den verdichteten Wohnbebauungen in Neuhagen und Kaltenmoor (mehrstöckig) führen.

Dieses umfangreiche Planungsziel wird angestrebt unter gleichzeitiger Gewährleistung zügigerer Verkehrsabläufe und höherer Verkehrssicherheit durch höhenungleiche Kreuzungen in den Verknüpfungsbereichen mit dem nachgeordneten Straßennetz.

2. Die Umgehungsstraße ist seit langem für die Stadt Lüneburg vorgesehen und steht im Einklang mit der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung der Stadt Lüneburg sowie den Planvorstellungen des Landkreises Lüneburg als zuständiger Regionalplanungsbehörde (vgl. hierzu näher III./Ziff. 4 weiter unten).

Der Durchführungsplan 'Erbstorfer Landstraße Nord' - Operation Build VII., XII. und XIII. - genehmigt vom Regierungspräsidenten Lüneburg am 23.12.1954 (Az.: I c/ H 4 (39)/ Lü 0/II) und der Bebauungsplan Erbstorfer Landstraße Nord vom 30.03.1955 weisen die "Umgehungsstraße Ost" in der festgestellten Lage und höhengleich die L 220 (Erbstorfer Landstraße) kreuzend sowie beidseitig die bebauungsfrei zu haltenden Flächen aus.

Die heutige Bebauung in der "Moorfeldsiedlung" entspricht exakt diesen Ausweisungen und hat die in den Plänen vorgegebenen Baufluchten berücksichtigt.

Anfangs der 60er Jahre war ein Ausbauquerschnitt von einem RQ 17,0 m mit vier-spurigem Ausbau ohne Mittelstreifen vorgesehen und entsprechend der Darstellung der östlichen Grenze im Bebauungsplan "Moorfeld Nord" v. 18.02.1963 mit Änderung von 1967 sollte die Ostumgehung auf Geländehöhe in höhengleicher Kreuzung der L 220 unter Freihaltung der notwendigen Sichtdreiecke weiter in Richtung B 216 (Dahlenburger Landstraße) verlaufen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist nach 1969 (vgl. dazu beispielsweise auch den Ausbau der B 4 südlich Lüneburg nach Melbeck) ein solcher vierspuriger Querschnitt ohne Mittelstreifen vom Bundesminister für Verkehr (BMV) nicht mehr gebaut worden, so daß der o.a. RQ 17,0 m hinfällig wurde.

Die ursprüngliche Planung der Ostumgehung Lüneburg mit ihren bautechnischen Erfordernissen als Bundesstraße war 1970/71 durch die Aufstellung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und die daraus folgende Einbeziehung dieser Umgehung in einen durchgehenden Autobahnzug Hamburg - Lüneburg - Braunschweig - Harz in Frage gestellt worden, wobei für die Bauabschnitte im Lüneburger Bereich die BAB südlich Lüneburg an der B 4 im Raum Bienenbüttel beginnen sollte. Die Einbeziehung des militärischen Verkehrs der o.a. 'Panzerstraße' war dabei nicht mehr vorgesehen.

Diese Planungen sind nach 1972 jedoch wieder zugunsten einer Bundesstraße mit Berücksichtigung des Militärverkehrs eingestellt worden, so daß heute eine über die derzeitig geplante Anschlußautobahn Maschen - Lüneburg hinausgehende Autobahn nach Süden nicht mehr aktuell und auch nicht mehr Teil der Bundesplanung ist (vgl. dazu auch 2. Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 25.08.1980, in: BGBl. I., S. 1614 mit Plandarstellung und Bundestagsdrucksache 9/812 v. 15.09.1981 - Straßenbaubericht 1980 -).

Querschnitt und Trassierungselemente der festgestellten Trasse (z.B. Entwurfsgeschwindigkeit 80 km/h, Radien) sind gegenüber der erwähnten früheren Bundesautobahnplanung reduziert.

Die Ostumgehung schließt an die bestehende vierspurige Teilortsumgehung nördlich Lüneburg an, nimmt den Militärverkehr der Heereskasernen auf und geht westlich der höhenungleichen Kreuzung mit der B 4 (III. Planfeststellungsabschnitt) im Raum Häcklingen/Melbeck (IV. Planfeststellungsabschnitt) in eine zweispurige Bundesstraße über.

Im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 25.08.1980 ist die Ostumgehung mit der höchsten Dringlichkeitsstufe versehen.

3. Die Linienführung der Ostumgehung ist nach ihrer raumordnerischen Abstimmung im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr im Juni 1964 und mit 1. Abänderung vom Februar 1969 und mit 2. Abänderung vom März 1979 erstellt und von diesem förmlich bestimmt worden.

Diese Trassenführung berücksichtigt städtische Bebauungsentwicklungen der vergangenen Jahre und ist nach Prüfung verschiedener Alternativen, die insbesondere im Rahmen der langjährigen öffentlichen Diskussion (Zeitungsberichte, Bürgerversammlungen, Ratssitzungen) eingebracht worden sind, von der planaufstellenden Straßenbauverwaltung dem Planverfahren zugrunde gelegt worden.

- a) Bei den weiträumigen Varianten einer Umgehungsstraße östlich von Lüneburg unter Ausnutzung des vorhandenen Straßennetzes mit der

Variante I. : Wittorf - St. Dionys - Brietlingen - Scharnebeck -
längs dem Elbeseitenkanal - Bereich Bienenbüttel

und

Variante II.: Bardowick - Scharnebeck - Barendorf - Wendisch Evern -
Deutsch Evern - Melbeck - Embsen

sind nachfolgende Grunddaten zu beachten:

	Variante I.	Variante II.	Festgestellte Ostumgehung
Länge	37 km	33 km	15,3 km
davon Neubau	24 km	- km	15,3 km
Höhengleiche Knotenpunkte	13 ^x	24 ^x	---
^x zusätzlich Kreuzungen mit Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen			
Ortsdurchfahrten Nahe Bebauung	6,6 km	11,5 km	1,9 km
Verlauf im Wald	21,5 km	7,6 km	3,6 km
Wohnhäuser bis zu 100 m Abstand	183 ^x	388 ^x	83

^xgrößtenteils kein aktiver Schallschutz möglich

...

Ausgehend von den zuvor unter Abschnitt III./ 1. erläuterten verkehrlichen Zielen der Ostumgehungsplanung und den offensichtlichen nachteiligen Auswirkungen dieser weiträumigen Varianten auf andere private und öffentliche Belange können sie als realistische Alternativen zu der hier planfestgestellten Ostumgehungsstrasse nicht angesehen werden.

b) Verschiedene Trassenvarianten für den nördlichen Abschnitt der Ostumgehungs zwischen Ilmenau im Norden und der B 216 (Dahlenburger Landstraße) im Süden sind zum Teil während der Planaufstellung und des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt und angeregt worden u.a. auch mit Übersichts- und Planskizzen von Herrn Teune und dem Bund für Vogelschutz (DBV) - Kreisgruppe Lüneburg -). Dies insbesondere aus dem naheliegenden Bemühen, die neue Umgehungsstraße von den Wohngebieten Moorfeld und Neuhagen fernzuhalten.:

- "Fischer" Linie (Ilmenauquerung - westlich Moorfeldsiedlung Kreuzung mit L 220 und DB - zwischen den Heereskasernen - B 216),
- Linie 1. (Nördlich Bardowick - nordöstl. Adendorf - östlich Erbstorf - östlich Theodor Körner Kaserne - B 216),
- Linie 1.1 (wie Linie 1., jedoch westlich um Erbstorf)
- Linie 2. (nördlich Moorfeldsiedlung - nordöstlich Siedlung Ebensberg - östlich Theodor Körner Kaserne - B 216)
- Linie 3. (nördlich Moorfeldsiedlung - westlich Gut Olm - westlich Siedlung Ebensberg - Durchquerung Th. Körner Kaserne - B 216).

	Fischer Linie	1.	1.1	2.	3.	Festgest. Ostumgeh.
aa) <u>Baulänge</u> (km)	5,3	9,6	8,8	7,3	6,0	5,3
bb) <u>Bauwerke</u>	8	12	12	11	10	9

Die "Fischer" Linie erfordert u.a. im Bereich der Kreuzung mit der L 220 und der DB-Strecke eine aufwendige 3-stöckige Kreuzungsanlage im bebauten Nahbereich sowie eine Trogstrecke und Vorkehrungen für die Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der L 220.

Die übrigen Varianten treten aufgrund ihrer Mehrlängen und Bauwerke im Rahmen der Baukostenbeurteilung gegenüber der festgestellten Ostumgehungs ebenfalls zurück.

cc) Verkehrsziele Aus den unter III./ 1. und 2. dargestellten Verkehrsüberlegungen kommt der Umgehungsstraße besondere Bedeutung zu; daraus folgt, daß sie bei einer Trassenverschiebung nach Osten die verkehrlichen Vorteile für den Ostteil der Stadt Lüneburg weitestgehend verliert und die Verkehre, die auf

diese Weise nicht auf die Ostumgehung gelegt werden können, das innerstädtische Straßennetz und damit auch Wohngebiete weiterhin belasten.

Die planerisch angestrebte Verbesserung des Verkehrsablaufs auf innerstädtischen Straßen ist in erster Linie nur über eine Verringerung der Verkehrsbelastung zu erreichen; eine solche Reduzierung wird erzielt mit einer neuen Straße, die möglichst nah an den Ziel- und Quellverkehr angeschlossen ist und auf diese Weise Umwege und/oder Zeitnachteile mit ihren verkehrlichen Auswirkungen vermeidet.

Der aus dem östlichen Stadtbereich und Landkreis kommende Verkehr soll dabei - soweit er nicht ohnehin das Stadtzentrum selbst anstrebt - beispielsweise auf der L 220 möglichst nahe am städtischen Siedlungsrand auf die neue Straße geführt werden.

Hinzu tritt die planerische Aufgabe der bestmöglichen Aufnahme und Einleitung des Militärverkehrs aus den beiden Heereskasernen auf die Ostumgehung.

Aufgrund dieser Überlegungen können die Alternativen die an das Planvorhaben gestellten Forderungen nicht im nötigen Umfang erfüllen wie die festgestellt Ostumgehung.

dd) Bebauungsplanung

Der rechtsverbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg vom 23.10.1980 wie auch das regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg enthalten die festgestellte Trasse, so daß alle raumgestaltenden Planungen der wichtigsten Planungsträger auf die dem Planverfahren zugrunde liegende Umgehungsstraße abgestellt sind.

Die genannten Alternativen stehen mit Planungen, Planvorstellungen und städteplanerischen Zielen der Stadt Lüneburg wie auch anderer Träger öffentlicher Belange, die der festgestellten Trasse ausnahmslos zugestimmt haben, nicht in Einklang (vgl. auch Flächennutzungsplan).

Im Bereich des Ortsteiles Ebensberg und des ehemaligen Flugplatzgeländes durchschneiden die vorgenannten Alternativen in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen ausgewiesene Wohn- und Gewerbe-/Industriegebiete.

Weiterhin sehen die Planungen der Stadt Lüneburg einen höhenungleichen Anschluß des Industriegeländes "Ehemaliger Flugplatz" im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 60 an die B 216 in Form der "Planstraße B" in Höhe der Straße nach Hagen vor, um insbesondere die in diesem Gebiet entstehenden LKW-Verkehre (u.a.

Lünebest und Kronenbrauerei) unabhängig von den übrigen Verkehren aus dem Industriegelände am Elbeseitenkanal und dem Hafenbereich, die über die L 221 (Bleckeder Straße) auf die B 216 gelenkt werden, verkehrssicher und störungsfrei anzubinden; diesem städtischen Planvorhaben würden die o.a. Alternativen neben anderen negativen Auswirkungen (Durchschneidung, verkehrs- und baumäßige Probleme bei einer etwaigen Zusammenlegung von Industriegebietsanschluß Planstraße B mit dem B 216/Ostumgehungsanschluß) entgegenstehen.

ee) <u>Umweltliche Belange</u>	Fischer Linie	1.	1.1	2.	3.	Festgest. Ostumgeh.
Trasse dichter als 100 m zur Wohnbebauung (m)	800 (Dammlage Moorweg/ Meisterweg)	600	900	1 000	700	600 (Tiefelage Moorfeldsiedlung)
Wohngebäude in 100 m Trassenabstand	20	5	19	7	26	83
Abzubrechende Gebäude (Art. 14 GG, Kosten)	5 (2 Panzerhallen)	5	3	1	4	1 (Vogelstation)
Trassenverlauf auf Waldflächen (km)	1,0	6,75	3,75	1,45	1,4	0,95
Trassenverlauf auf landwirtsch. Flächen	1,3	8,95	9,4	2,6	1,8	1,0
Landespflge (im Verhältnis zur festgest. Ostumgehung)	etwa gleich wie festgest. OU	ungünstiger als OU	ungünstiger als OU	ungünstiger als OU	ungünstiger als OU	ungünstiger als OU

ff) Flächeninanspruchnahme Diese ergibt sich vornehmlich aufgrund der Baulängen, Bauwerke und Nebenanlagen.

Bis auf geringfügige Restflächen stehen rd. 97 v.H. öffentlicher Grund und Boden für die Plantrasse zur Verfügung, so daß insgesamt ein auf das allergeringste Mindestmaß beschränkter Eingriff in Privatflächen mit der festgestellten Planmaßnahme verbunden ist.

...

Zusammenfassend wird unter Würdigung

- der fachplanerischen Zielsetzung der Straßenplanung in Ausführung des Ausbaugesetzes für den Bundesfernstraßenbau,
- der unter aa) bis ff) dargelegten Einzelbeurteilungen,
- der erfolgten Abklärung mit zahlreichen Trägern öffentlicher Belange,
- der nicht zu umgehenden Auswirkungen/Einwirkungen der neuen Straße auf Rechte Dritter und
- der Tatsache, daß nach den dargelegten Gesamtumständen, den verschiedensten zu beachtenden Belangen und unter dem Gesichtspunkt des Mindestbelastungsgebots ein anderer Trassenverlauf auch in Teilbereichen nicht in Betracht kommen kann

die hier festgestellte Plantrasse mit ihren umfangreichen Schutzanlagen als die vorteilhafteste Lösung gegenüber den verschiedenen Alternativvorschlägen beurteilt.

Soweit der Deutsche Bund für Vogelschutz (DBV) eine weitere etwas westlich der sog. "Fischer-Linie" liegende Trasse angeregt hat (Erörterung mit dem DBV vom 16.02.1981), gelten für die Beurteilung größtenteils die auch bei der "Fischer-Linie" genannten Überlegungen.

4. Die Planungen der Stadt Lüneburg haben die Ostumgehung seit langem jeweils in den Einzelplänen berücksichtigt.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg vom 11.09.1964 - genehmigt vom Regierungspräsidenten Lüneburg am 15.04.1965 (Az.: I c/H 4 (39) Lü 0/C) weist in gleicher Weise wie der geltende Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg vom 28.08./23.10.1980 - genehmigt von der Bezirksregierung Lüneburg am 22.01.1981 (Az.: 309 - 21.101 Lü (Lün)) - die Trasse der Ostumgehung zwischen der Ilmenau im Norden bis hin zur B 216 (Dahlenburger Landstraße) im Osten der Stadt in ihrem hier festgestellten Verlauf aus.

Die Bebauungsplanungen der Stadt Lüneburg haben die Ostumgehung gleichfalls entsprechend berücksichtigt und sie als Begrenzung entlang der Trasse beachtet:

- BBauPl Nr. 43 "Vresdorfer Heide", genehmigt 18.08.1971; mit versch. Änderungen (4. Änderung v. 28.12.1978),
- BBauPl Nr. 31 "Industrie- und Gewerbegebiet Lünener Heide", genehmigt 02.05.1972,
- BBauPl Nr. 23 "Industriegebiet" mit 1. und 2. Änderung, genehmigt 17.04.1968, 3. Änderung genehmigt 21.01.1981,
- BBauPl "Erbstorfer Landstraße Nord", aufgestellt am 30.03.1955, Darstellung der Ostumgehung mit höhengleichem Anschluß an die Erbstorfer Landstraße,
- Durchführungsplan "Erbstorfer Landstraße Nord" - Operation Build VII, XII und XIII -, genehmigt am 23.12.1954, Darstellung der Ostumgehung mit höhengleichem Anschluß an die Erbstorfer Landstraße,

- BBauPl Nr. 13 "Moorfeld - Nord", genehmigt am 25.11.1964 mit Deckblatt v. 07.03.1967 für den Bereich an der Erbstorfer Landstraße/geplante Ostumgehung; Darstellung der Ostumgehung mit höhengleichem Anschluß an die Erbstorfer Landstraße,
- Aufbauplan der Stadt Lüneburg für das Baugebiet "Moorfeld - Ost", genehmigt am 16.06.1961; Darstellung der Ostumgehung und ihres höhengleichen Anschlusses an die Erbstorfer Landstraße,
- Aufbauplan der Stadt Lüneburg für das Baugebiet zwischen Bachstraße und Bleckeder Landstraße vom 14.11.1959, genehmigt am 16.06.1961; die Ostumgehung bildet die östliche Begrenzung in Parallele zur Diesel- und Kopernikusstraße,
- BBauPl Nr. 11 "Dahlenburger Landstraße - Bleckeder Landstraße" einschließlich 1. Änderung, genehmigt 23.04.1965,
- BBauPl "Dahlenburger Landstraße km 0,210 - 2,610", genehmigt 22.04.1965 und
- BBauPl Nr. 60 "Ehemaliger Flugplatz", genehmigt 21.04.1980; enthält den Anschluß der Planstraße B aus dem GI und GE - Gebiet.

5. Der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen von dem Verkehrsweg her zählt ebenfalls zu den wichtigen zu berücksichtigenden Belangen bei Verkehrsbauten wie der vorliegenden Ostumgehungsplanung.

In Ermangelung festgelegter Grenzwerte gemäß § 43 Abs. 1 Ziffer 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG v. 15.03.1974, in: Bundesgesetzblatt I, S. 721. Hingewiesen werden darf dazu auch auf die Verkehrslärmschutzgesetz-Entwürfe in: Bundestagsdrucksachen 8/1671 vom 23.03.1978, Seite 19, 8/3730 vom 28.02.1980, S. 22, sowie 8/3926 vom 21.04.1980 und 8/4360 vom 02.07.1980) hat die Planfeststellungsbehörde bei dieser Planmaßnahme das Auflagen-/Schutzgebot aus § 17 Abs. 4 Fernstraßengesetz berücksichtigt.

Danach sind dem Straßenbaulastträger insbesondere diejenigen Schutzanlagen in diesem Planfeststellungsbeschluß auferlegt worden, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen erhebliche Beeinträchtigungen als notwendig erachtet worden sind. Solche liegen im Rahmen der hier vorzunehmenden Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Verkehrslärms vor, wenn dieser die Zumutbarkeitsgrenze erreicht, d.h. von der ab dem betroffenen Bürger eine nachhaltige Einwirkung des Planvorhabens auf seine rechtlich geschützten Belange billigerweise nicht mehr zugemutet werden kann.

Wenngleich der Gesetzgeber angesichts der Kollision zwischen Immissionschutz und anderen öffentlichen Interessen die gerade ihm eigentlich obliegende politische Entscheidung über die Zumutbarkeitsgrenze ganz offensichtlich noch nicht abschließend getroffen hat, so können die o.a. Entwürfe zum Verkehrslärmschutzgesetz zur Beurteilung im vorliegenden Planfeststellungsverfahren als Grundlage mit herangezogen werden; dies um so mehr, als die bisherigen Bemühungen des Bundestages und des Bundesrates unter umfassender Anhörung und Beteiligung von Sachverständigen erfolgt sind.

...

Aufgrund dieser Beurteilung der Immissionsfragen und insbesondere der o.a. Frage der Zumutbarkeit und Schutzwürdigkeit hat die Planfeststellungsbehörde die immissionsmäßige Beurteilung des im jeweiligen Einzelfall gegebenen Sachverhalts im Rahmen der Abwägung vorgenommen; dabei sind die Aussagen des Generalverkehrsplans der Stadt Lüneburg und seiner Fortschreibung sowie der Prognoseberechnung für das Jahr 1995 aufgrund neuester Verkehrszählungen in Lüneburg verwandt worden.

Soweit in den nächsten Jahren vorgesehen ist, durch EG - einheitliche Normen die Emissionen von Kraftfahrzeugen ohnehin weiter zu verringern, so ist dies in der Prognose noch nicht und damit auch nicht zum Nachteil Betroffener berücksichtigt worden. (Zu diesen Fragen darf auch verwiesen werden auf die Bundestagsdrucksache 8/1938 vom 19.09.1978 - Umweltgutachten - mit zahlreichen weiteren Nachweisen).
Desgleichen liegen der schalltechnischen Untersuchung für die einzelnen Straßenabschnitte jeweils hohe Rechenansätze hinsichtlich Verkehrsprognose und LKW-Anteil zugrunde, um jede auch nur denkbare Unschärfe zum Nachteil potentiell oder tatsächlich Betroffener von vornherein auszuschließen.

Die äquivalenten Dauerschallpegel sind an verschiedenen Wohngebäuden entsprechend den geltenden "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" - RLS - 81 -, Ausgabe 1981, ermittelt worden. Diese Richtlinien tragen den in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungen und neueren Forschungsergebnissen Rechnung, knüpfen an die Berechnungsverfahren der Anlage 1 des Verkehrslärmschutzgesetz-Entwurfes (BT-Drucksache 8/3730 v. 28.02.1980), der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" (Entwurf 1980) und der VDI 2720 "Schallschutz durch Abschirmung" (Entwurf 1980) an, sind mit diesen abgestimmt und stellen so eine systematische Grundlage auf neuestem Stand für die Beurteilung der Lärmbelastungsmissionen im Planfeststellungsverfahren dar.

In Ergänzung einer gutachterlichen Untersuchung des Technischen Überwachungsvereins Hamburg bei Aufstellung des BBauPl Nr. 60 "Ehemaliger Flugplatz" durch die Stadt Lüneburg hat ein unabhängiger Gutachter eine weitere schalltechnische Untersuchung zur Immissionssituation im Einwirkungsbereich der Ostumgehung und der Industrie- und Gewerbegebiete des BBauPl Nr. 60 angefertigt, die gleichfalls für die immissionsmäßige Beurteilung . hier: Ortsteil Neuhagen und Dahlenburger Landstraße - im 2. Planfeststellungsabschnitt Berücksichtigung gefunden hat.

Darüber hinaus hat das antragstellende Straßenbauamt Lüneburg eine gesonderte schalltechnische Untersuchung für die Beurteilung des Panzerverkehrs auf der Ostumgehung (II. + III. Abschnitt) aufgrund schalltechnischer Messungen in Zusammenarbeit mit den örtlichen Bundeswehreinheiten unter Verwendung mehrerer Panzer im Planfeststellungsverfahren vorgelegt.

Neben diesen Beurteilungen zu Fragen des Verkehrslärms kann auch das Problem einer im jeweiligen Einzelfall gegebenen plangegebenen Vorbelastung, wodurch sich die Zumutbarkeitsgrenze für Lärmeinwirkungen in einzelnen Fällen erhöht, wenn beispielsweise zum Zeitpunkt der Bebauung der betroffenen Grundstücke eine durch planerische Erwägungen oder Vorentscheidungen bereits hinreichend verfestigte konkrete Straßenplanung erkennbar war, die vom jeweiligen Grundstückseigentümer auch als eine solche betrachtet worden ist und von ihm als später teilweise oder auch ganz als zu erfolgende Situationsbelastung hingenommen werden mußte, Berücksichtigung finden.

In diesem Zusammenhang wäre lediglich der Vollständigkeit wegen darauf hinzuweisen, daß gerade die meisten Wohnhäuser der "Moorfeldsiedlung" auf der westlichen Seite nach 1957 und der östlichen Seite nach 1954 in voller Kenntnis der kommenden Umgehungsstraße errichtet worden sind; die den Bauanträgen jeweils beigefügten Lagepläne weisen die Ostumgehungsstraße in ihrem jetzigen Verlauf aus.

Weiterhin kann in einzelnen Fällen in die rechtliche Beurteilung der Schutzwürdigkeit auch die Frage einer vorhandenen Belastung durch Verkehrslärm eingestellt werden.

Aufgrund vorteilhafter baulicher und technischer Gegebenheiten (Trassentieflage, Bodenüberschuß u.ä.) sind jedoch diese Vorbelastungen zu Lasten der Betroffenen bei der Immissionsbeurteilung allgemein nicht berücksichtigt worden, da bei der vorliegenden Planmaßnahme durchweg Immissionswerte gewährleistet sind, die auch unter denen aus dem Verkehrslärmschutzgesetz-Entwurf (z.B. für WA/WR - Gebiete 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts) liegen, so daß unzumutbare Einwirkungen oder gar eine Gefahr für höchstpersönliche Rechtsgüter nicht auftreten können.

Insgesamt sind in diesem Planfeststellungsbeschluß unter Beachtung rechtlicher, schalltechnischer und straßenbaumäßiger Bestimmungen sowie dem Vorhandensein günstiger bautechnischer Umstände umfangreiche aktive Schallschutzeinrichtungen zum Schutze der Nachbarschaft vor Verkehrslärm angeordnet worden (vgl. Abschnitt I./Ziffern 8. - 15. dieses Beschlusses).

Soweit dem Grunde nach notwendige aktive Schallschutzanlagen aufgrund gegebener baulicher Beengtheit oder der Freihaltung von Sichtdreiecken aus Verkehrssicherheitsgründen technisch nicht zu verwirklichen sind (Artlenburger Landstraße, Brandheider Weg), ist gem. § 17 Abs. 4 FStrG i.V.m. §§ 41 ff. BImSchG in diesen Einzelfällen passiver Lärmschutz festgesetzt worden, um in jedem Fall sicherzustellen, daß unzumutbare Lärmimmissionen für die Wohnhäuser nicht auftreten können. Diese Fragen sind auf dem Erörterungstermin am 11.11.1981 - vgl. Niederschrift - eingehend besprochen und vom Straßenbauamt Lüneburg vor Ort noch zusätzlich erläutert worden.

Hingewiesen wird noch darauf, daß durch verkehrsbehördliche Anordnung in den Fällen ampelgeregelter Kreuzungen wie Artlenburger Landstraße/Grüner Weg der prognostizierte Dauerschallpegel durch Bedarfssteuerung der Ampel im Bereich der untergeordneten Straße und zusätzlich durch Ausschaltung in den Nachtstunden noch um 3 dB(A) verringert werden kann; damit sind insbesondere für die Nachtzeit durch Fortfall des "Lästigkeitszuschlages" bei Ampeln aufgrund des Bremsens und Anfahrens in Höhe von 3 dB(A) bessere Immissionsbedingungen zu erreichen.

Das BImSchG enthält keine rechtlichen Festlegungen für Abgasimmissionen im Straßenverkehr und -bau.

Die von den als Linienquelle zu betrachtenden Fahrzeuge auf der Ostumgehung ausgehenden Emissionen halten sich eindeutig in einem solchen Umfang, daß auf die der Straße benachbarten Grundstücke und Wohnhäuser unzumutbare Nachteile nicht einwirken können.

Auf dem Erörterungstermin am 11.11.1980 (Niederschrift, S. 14/15) sind diese Fragen eingehend besprochen worden. Dabei wurde schon darauf hingewiesen, daß die Abgasmengen insgesamt sowie auch einzelne Anteile daran starken Schwankungen unterworfen seien, die abhingen von atmosphärischen Bedingungen, jahreszeitlichen Schwankungen, vorhandener Schadstoffbelastung durch Verkehr, Industrie und Hausbrand, Fahrzuständen, Verkehrszusammensetzung, Motorkonstruktionen, Kfz als schnellbewegende Linienquelle, Brenngemischeinstellungen, strengere Regelungen durch Änderungen des Benzinbleigesetzes, Abgasverdünnung durch Verwirbelung sowie natürliche Luftbewegungen und auch Gasbewegung innerhalb der Gase, höhenungleiche Verkehrsabwicklung ohne stauenden Verkehr u.a.m..

Zusammenfassend ergibt sich aus alledem, daß wie von jeder Straße so auch von der Ostumgehung Abgasemissionen ausgehen. Diese halten sich ihrem Umfang, ihrer Zusammensetzung und ihrer Intensität nach jedoch in einem zumutbaren Rahmen, der zudem mit Sicherheit weit unter demjenigen liegt, der ganz allgemein auf Wohnbauten und Arbeitsräume an vergleichbaren Straßen einwirkt oder dem zahllose Bewohner an innerörtlichen Straßen der Stadt Lüneburg wie beispielsweise der Schießgrabenstraße, Dahlenburger Landstraße, Bleckeder Landstraße, Am Berge usw. fortwährend ausgesetzt sind, wobei dort die jeweils geringeren Abstände zur Fahrbahnachse noch erschwerend zu berücksichtigen wären.

Bei alledem wird das allgemeine Problem der Beeinträchtigung des menschlichen Wohlbefindens insbesondere durch Verkehrslärm keineswegs verkannt, doch kann dessen Lösung nicht allein auf der Ebene der Straßenplanung, die ja gerade zur Lösung innerörtlicher Verkehrsprobleme und der von ihnen ausgehenden Folgen vorgenommen wird, bewältigt werden. Eine Straßenplanung ohne jede nachteilige Auswirkungen kann es nicht geben, sondern Aufgabe bleibt - wie im hier vorliegenden Fall -, diese unvermeidlichen Nachteile unter Beachtung des angestrebten Planungszieles und der unvermeidlichen Beeinträchtigung der Rechte Dritter so gering wie möglich zu halten.

6. Zur Schaffung der verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für diese Straßenbaumaßnahme hat das Straßenbauamt Lüneburg im Jahre 1979 das Planfeststellungsverfahren nach §§ 17, 18 a FStrG eingeleitet. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens (§ 18 FStrG) haben die Pläne in der Stadt Lüneburg während der Zeit vom 15.10. bis 14.11.1979 und in der Gemeinde Adendorf vom 17.10. bis 19.11.1979 zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung sind nach den vorliegenden Bescheinigungen ortsüblich bekanntgemacht worden.

In den Bekanntmachungen sind diejenigen Stellen bezeichnet worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen wurden am 31.10., 11.11., 15.12.1980 und 16.02.1981 in Lüneburg mit den Verfahrensbeteiligten erörtert.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluß soll das Verfahren abgeschlossen werden.

IV.

Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO vom 21.01.1960 (BGBl. I., S. 17) in der geltenden Fassung wird die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

Begründung

Über die allgemeine Begründung für jede Straßenplanung hinaus besteht für die hier festgelegte Planmaßnahme ein ganz besonderes öffentliches Interesse, weil die Sanierung der nicht länger hinnehmbaren Verkehrsverhältnisse im östlichen Stadtbereich und insbesondere im Verlauf der Bockelmann-, Schießgraben- und Berliner Straße keinen weiteren Aufschub duldet.

Die Maßnahme ist schon allein in ihren Planfeststellungsabschnitten I. (Ilmenau - Erbstorfer Landstraße) und II. (Erbstorfer Landstraße - B 216 (Dahlenburger Landstraße)) geeignet, die unbedingt notwendigen Entlastungen, eine deutliche Verringerung der Unfallzahlen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit herbeizuführen.

Insbesondere wird die Ostumgehung mit diesen beiden Teilabschnitten, die planfeststellungs- und straßenbaumäßig gleichzeitig behandelt werden, die Verkehre zwischen Wohn- und Industriegebieten und damit auch den störenden LKW-Verkehr größtenteils aus dem innerstädtischen Bereich fernhalten.

Die Dringlichkeit der Maßnahme ergibt sich schließlich auch aus der besonders hohen Unfallhäufigkeit auf dem Streckenabschnitt Lüner Kreisel - B 4 Richtung Uelzen mit allein etwa 900 polizeilich erfaßten Verkehrsunfällen von 1978 bis Okt. 1981; in diesem Zusammenhang soll lediglich der Vollständigkeit wegen auf die hohe Zahl von insgesamt etwa 240 Leicht-, Schwerverletzten und Toten hingewiesen werden. Zu betonen ist nachdrücklich, daß schon jeder kleinere Auffahrunfall die Möglichkeit der Verletzung von Leib und Leben zur Folge haben kann, so daß weniger den absoluten Zahlen Verletzter und Getöteter Bedeutung zukommt als vielmehr der Tatsache, mit besonderer Dringlichkeit die Beseitigung der so erkannten Gefahrenbereiche für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer anzustreben.

V.

Einwendungen

Bei Beschlußfassung lagen noch folgende Einwendungen vor:

1. Aktionsgemeinschaft Ostumgehung Mörrike-Siedlung, vertreten durch Dr. Gerhard Scharf, 1. Vorsitzender, Gerhard-Hauptmann-Str. 53, 2120 Lüneburg, sowie folgende Mitunterzeichner:

Erwin Fischer, Siegfried Heyden, Gisela Schreiber,
Klaus-G. + Sabine Hochleitner, Rosemarie u. Dieter Müller,
Max Aust, Edith u. Werner Bödecker, Werner Burkhardt,
Reinhard Burkhardt, Doris u. Harald Felske,
Karl-Heinz Kristahn, Antje Klöpffer, Wiebke Henning,
Jutta Pahl, Ingeborg Schombel, Erna u. Peter Schrödter,
J. Thiede, Heike Meinicke, H. Rumpel,
J. Richter, Klaus Wedekind, Helga Wylezol, Hans-J. Kaul,

Brigitte Kaul, Meta Weikert, Dietrich Armbrust
Almut Kowalewski, Antje Klöpfer, Paul, Therese u. Leo Hellfeuer,
Hanne-Lore Neuwirth, Christa Kirchhoff, Hans, Gertrud u. Lucie Neuwirth,
Christiane u. Ulrich Klinkmüller, Hubertus Brehmer, Bärbel Konradt,
Gisela Groß, Hans-Peter Jähne, Manfred Groß, Gertrud Fehse, Dora Kordt,
Friedrich Kopp, Ursula u. Wilhelm Giese, Inge u. Werner Hedderich,
Ewald Kliewer, Edeltraud u. Heinz Knüdel, Günther Liehr,
Lina u. Heinz Lohrs, Lisa Ladders, Kurt Nübler, Christa u. Walter Patriok,
Christa Tauer, Anneliese u. Walter Weiß, Heinz Wiener, Frau Mondrowski,
Günter Petersen u. Ehefrau.

Die Einwendungen richten sich

- gegen einen 4-spurigen Ausbau der Umgehungsstraße als Teilstück einer geplanten Nord-Süd-Autobahn (Lübeck - Harz),
- gegen Verkehrsimmissionen,

gefordert werden

- ausreichende Zufahrten zu den Betrieben und Wohngrundstücken im Bereich Artlenburger Landstraße, östliche Verschiebung der B 209,
- die Errichtung von Lärmschutzwällen zwischen Bundesbahnstrecke und Siedlung "Moorfeld", Lärmschutz im Bereich "Dieselstraße" und "Kopernikusstraße" (2. Planfeststellungsabschnitt),
- eine Untertunnelung im Bereich "Moorfeldsiedlung", der Erhalt nachbarschaftlicher Beziehungen in der Siedlung und
- Verzicht auf die geplante Anbindung der Erbstorfer Landstraße (L 220).

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Ausbauweise und der Notwendigkeit der Ostumgehung überhaupt darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die ausführlichen Darlegungen unter III./1. und 2. dieses Beschlusses und die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 11.11.80, S. 5 - 7, Bezug genommen werden.

Hinsichtlich der Immissionsfragen und sich daraus ergebender Schutzanlagen siehe bitte I./8. - 15., III./5. und Niederschrift Erörterungstermin vom 11.11.1980, S. 7 - 9.

Zufahrtsfragen sind mit den jeweiligen Eigentümern und Berechtigten geklärt und werden in der üblichen Weise während der Baudurchführung im Detail gemeinsam zwischen Straßenbauamt Lüneburg und Eigentümern abgestimmt. Unter Beachtung der gegebenen Zwangspunkte (Wohnbebauung Ostseite/Grüner Weg, Gradientenlage, Trassierung und höhenungleicher Anschluß am Lüner Kreisel) ist eine weitere östliche Verschiebung in die Waldflächen nicht möglich, ist angesichts des im Erörterungstermin und später erzielten Ergebnisses mit den Einwanderhebern nicht erforderlich und wäre zudem in Hinblick auf die betroffene Waldfläche nicht wünschenswert gewesen.

Der sehr hohe technische Aufwand für eine Tunnelführung und die daraus resultierenden außergewöhnlichen Bau- und Unterhaltungskosten (Größenordnung 20 Mio. DM zuzüglich Belüftungs-, Beleuchtungs- und Entwässerungsanlagen) stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum erstrebten Ziel; zum anderen sind auch Tunnel und anschließender Trog (vgl. auch unter V./2 Sammeleinwendung Hochleitner) planerisch nicht erforderlich.

Die bautechnische Ausgestaltung der Straße i.V.m. den angeordneten aktiven Schutzanlagen gerade im Bereich "Moorfeldsiedlung" sichert die benachbarten Grundstücke umfassend vor etwaigen unzumutbaren Immissionen.

Eine besondere Trennfunktion kommt der neuen Straße nicht zu, da siedlungsplanerisch und erschließungsmäßig die Siedlung schon immer in zwei Teile vorgelegen hat, wie dies auch die bestehenden Bebauungspläne der Stadt Lüneburg deutlich machen - siehe bitte III./4. und Niederschrift Erörterungstermin, S. 7 -.

Wichtiges Ziel jeder Umgehungsstraßenplanung ist die Verknüpfung mit dem klassifizierten Straßennetz - so wie es auch an der Anschlußstelle Erbstorfer Landstraße (L 220) vorgesehen ist - und die bestmögliche Entlastung innerstädtischer Straßen.

Die Belastung der L 220 auf ihrem östlichen Abschnitt bleibt von dem Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer AS weitgehend unberührt; im westlichen Abschnitt jedoch, der durch dichtbebautes Siedlungsgebiet verläuft, wird die Belastung der L 220 mit einer AS um etwa die Hälfte fallen und damit neben den straßenverkehrlichen Vorteilen für die Benutzer der Ostumgehung insbesondere auch deutlich geringere Verkehrsimmissionen für die Anlieger der L 220 in Richtung Bahnkreuzung/Moorweg zur Folge haben.

Die angeordnete Schallschutzwand im Bereich der AS auf der nördlichen Seite der L 220 trägt zu einer ganz erheblichen Verringerung der heute vorhandenen Immissionen für den dortigen Siedlungsbereich bei, so daß die diesbezüglichen Befürchtungen einiger Einwanderheber unbegründet sind.

2. Sammeleinwendung vom 13.11.1979: Sprecher: Frau Sabine Hochleitner und Herr Klaus-Günter Hochleitner, Lenastraße 2, 2120 Lüneburg

Mitunterzeichner:

Uta und Werner Blättermann,
Selma und Leonhard Bonkowski,
Gertrud und Hubertus Brehmer, Dieter Brehmer,
Therese und Leo Hellfeuer, Paul Hellfeuer, Franziska Hellfeuer,
Hildegard und Friedrich Kopp, Karl-Heinz Kopp,
Dora und Rüdiger Kordt, Luise u. Günther Liehr, Lony Liehr,
Else, Gottfried u. Wolfgang Ludwig, Bärbel Conradt,
Gertrud u. Johannes Neuwirth, Hannelore Neuwirth,
Lieselotte u. Gerhard Omenzetter,
B. und J. Pahl, Ingeborg Schombel,
Erna u. Peter Schrödter, Anneliese u. Walter Weiß,
Gisela u. Manfred Groß, Christa Kirchhoff,
Christiane Klinkmüller, Dora, Inge, Erich, Rüdiger Kordt, Renate u. Gerh. Frehse.

Die Einwendungen richten sich hauptsächlich

- gegen den vorgesehenen Ausbau der Umgehungsstraße als Teilstück einer Nord - Süd - Autobahn,
- gegen die Führung der Trasse im Bereich "Moorfeld",
- gegen Beeinträchtigungen durch Lärmschutzwälle im Bereich "Moorfeld",

- gegen den Anschluß der Erbstorfer Landstraße (L 220),
 - gegen die Verbindung zwischen Rilkestraße und Gerhart-Hauptmann-Straße,
- und gefordert werden
- Schallschutzmaßnahmen zwischen Bundesbahnstrecke und Siedlung "Moorfeld",
 - eine Verschiebung der Artlenburger Landstraße (B 209) nach Osten und
 - die Tunnellösung mit Trogstrecke im Bereich "Moorfeld".

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Entschädigungsfragen beziehen, als in diesem Verfahren unzulässig zurückgewiesen.

Hinsichtlich Ausbauart, Trassenführung, Immissionsfragen, Tunnellösung, östliche Verschiebung B 209 und Anschlußstelle L 220 darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die jeweiligen ausführlichen Darlegungen unter Abschnitt III., die Behandlung der Einwendung der Aktionsgemeinschaft Ostumgehung Mörike-Siedlung unter V./1., die Niederschrift über den Erörterungstermin am 11.11.1980 sowie die Festsetzungen unter I./8. - 15. dieses Beschlusses verwiesen werden.

Die Forderung nach einem Tunnel mit anschließender Trogstrecke und Absenkung der Trasse (Einwendung, S. 5) hätte über die unter V./1. genannten Nachteile hinaus eine Gradientenlage bis zu 2,50 m unter dem festgestellten Grundwasserspiegel und damit die Erstellung einer wasserdichten Wanne (Trogstrecke) auf 0,8 km zur Folge.

Für den Verbindungsweg zwischen Rilkestraße und Gerhart-Hauptmann-Straße, den schon der BBauPl "Erbstorfer Landstraße Nord" vom 30.03.1955 als Fußgängerbrücke ausweist, ist aufgrund der Erörterung im Termin vom 11.11.1980 - vgl. Niederschrift, S. 12 - eine einvernehmliche abgeänderte planerische Lösung mit den Grundeigentümern gefunden worden, so daß sich diese Einwendung erledigt hat.

3. Frau Gilda Soltau, Fliederstr. 11, 2126 Adendorf
Frau Alma Ebeling, Artlenburger Landstraße 2, 2120 Lüneburg
Herr Erwin Ebeling, Artlenburger Landstraße 2, 2120 Lüneburg
Herr Friedrich Andres, Artlenburger Landstr. 3, 2120 Lüneburg
Herr Hugo Frenzel, Artlenburger Landstr. 11, 2120 Lüneburg
Frau Magdalene Johansson, Artlenburger Landstr. 7, 2120 Lüneburg
Frau Louise Spaller, Artlenburger Landstr. 9, 2120 Lüneburg
Herr Hermann Johansson, Artlenburger Landstr. 7, 2120 Lüneburg
(sowie 7 Mitunterzeichner)

Die Einwendungen (Geh-, Radwegverbindungen, Zufahrten, Immissionen) konnten im Erörterungstermin am 11.11.1980 ausgeräumt werden und wurden von den im Termin anwesenden Einwanderhebern zurückgezogen - vgl. bitte Niederschrift, S. 1 -.

Im übrigen werden die Einwendungen aufgrund der erfolgten Planabänderung und Berücksichtigung der Vorschläge - vgl. hierzu Lagepläne - als erledigt angesehen.

4. Frau Gisela Groß, Lenaustraße 16, 2120 Lüneburg
Herr Manfred Groß, Lenaustraße 16, 2120 Lüneburg

Die Einwanderheber sprechen sich in dem Teil der noch aufrechterhaltenen Einwendungen grundsätzlich gegen die Planmaßnahme aus, befürchten Wertminderungen und unzumutbare Immissionen.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Entschädigungsfragen beziehen, als in diesem Verfahren unzulässig zurückgewiesen.

Zur Planmaßnahme als solcher darf auf die ausführliche Behandlung unter Abschnitt III. dieses Beschlusses Bezug genommen werden.

Entschädigungsfragen sind nicht im Planfeststellungsverfahren zu behandeln, sondern bleiben Verhandlungen zwischen Eigentümer und Straßenbauasträger oder ggf. einem förmlichen Verfahren vorbehalten.

Aufgrund der schalltechnischen Untersuchung - vgl. dazu bitte auch Ausführungen unter III./5. - ergeben sich für die Rückseite des in einem WR-Gebiet liegenden Hauses (Obergeschoßfenster) unter Berücksichtigung der angeordneten aktiven Schallschutzanlagen 57 dB(A) tags/ 50 dB(A) nachts. Der der Beurteilung zugrunde gelegte Wert von 62/52 dB(A) für ein reines Wohngebiet ist damit deutlich unterschritten, so daß unzumutbare Beeinträchtigungen nicht auftreten.

Der Abstand des mit Baugenehmigung vom 09.06.1959 errichteten Hauses zur Fahrbahnachse beträgt unter Berücksichtigung der Gradiententieflage rd. 48 m.

5. Frau Bärbel Wittkopf, Kirchweg 9, 2126 Adendorf

Die Einwanderheberin ist Eigentümerin des Flurstück 110/11 der Flur 8, Gemarkung Adendorf, Artlenburger Landstraße 4.

Die Einwendungen richten sich hauptsächlich gegen

- Lärminmissionen,
- Eingriffe in den Vorgarten,
- Erschwerung der Zufahrt und
- Wertminderungen.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf allgemeine Wertminderungsansprüche beziehen als unzulässig zurückgewiesen.
(Siehe jedoch dazu nachfolgende Erläuterungen und Festsetzungen unter I./ 14., 16., 17.).

Zu den Einwendungen darf auch auf die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 11.11.1980, S. 1 f. Bezug genommen werden; eine abschließende Regelung über Ankauf/Veräußerung der Wohnhäuser von Frau Wittkopf und Herrn Meyer ist anschließend nicht erfolgt.

Die bestehende Vorbelastung von heute 73 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts erhöht sich ausweislich der Prognose in der schalltechnischen Untersuchung

bei Berücksichtigung eines sog. "Lästigkeitszuschlages" aufgrund der Ampelanlage zugunsten der Einwanderheberin mit 3 dB(A) um insgesamt 4 dB(A); daher ist unter I./14. passiver Schallschutz angeordnet worden, der eine Verminderung des Schallpegels deutlich unter den heute vorhandenen zur Folge haben wird.

Bei dieser Beurteilung ist festzuhalten, daß etwaige straßenseitige und damit anlagebedingte schwere und unerträgliche Vorbelastungen nicht zugunsten des Straßenbaulastträgers und damit etwa zu Lasten von Frau Wittkopf als vorgegeben in Ansatz gebracht worden sind. Es ist infolgedessen, soweit beispielsweise für einen am Wohnhaus zu nutzenden terrassenmäßigen Bereich ein nicht abzuändernder über 75 dB(A) liegender Tagespegel erreicht wird und damit eine angemessene Nutzung dieser Außenanlage im Rahmen eines umfassenden Wohnbegriffes nicht mehr gegeben ist, dem Grunde nach über eine angemessene Entschädigung in Geld unter I./17. in diesem Beschluß entschieden worden.

Diese Entschädigung stellt ein Surrogat dar für die nach § 17 Abs. 4 Satz 2 FStrG eigentlich im Planfeststellungsbeschluß zu regelnden Lärmschutzmaßnahmen auch für den o.a. Außenbereich.
(So BVerwG - 4 C 4.78 - vom 23.01.1981; VGH München - Nr. 8 B 1419, 1421 - 1424, 1426 - vom 18.03.1980).

Die Eingriffe in die angemessene Nutzung dieses Außenbereiches sind aufgrund der vorliegenden Situation planerisch nicht zu vermeiden.

Die vorhandenen Verkehrsströme, Belastungen und Abbiegeverkehre machen die Umgestaltung des Knotenpunktes nötig. Dabei ist unter Würdigung der beengten Gesamtsituation gegenüber der ursprünglichen Planung bereits zur Verringerung der unvermeidbaren Eingriffe auf der östlichen Seite der B 209 in den festgestellten Plänen eine Reduzierung der Gesamtquerschnittsbreite um rd. 3 m durch Reduzierung einzelner Fahrstreifen vorgenommen worden.

Auch eine denkbare westliche Trassenverschiebung oder Aufweitung ist mit Rücksicht auf die nördliche Anschlußstrecke und die plangegebene beengte Situation auf der westlichen Seite der B 209 nicht möglich.

Die Zufahrtsmöglichkeit auf das Grundstück ist auch für den Fall einer Grundstücksteilung gesichert.

Soweit zusätzliche Wertminderungen, die über die unter I./17. festgelegten hinausgehen, wären diese nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren, sondern in Verhandlungen mit dem Straßenbaulastträger oder ggf. in einem förmlichen Verfahren zu behandeln.

6. Herr Wilhelm Meyer, Artlenburger Landstraße 2, 2120 Lüneburg

Der Einwanderheber ist Eigentümer des Wohneckgrundstücks Artlenburger Landstraße/ Grüner Weg.

Herr Meyer ist in ganz ähnlicher Weise wie Frau Wittkopf - V./5. - erheblich von der Planmaßnahme betroffen.

Nach Erörterung verschiedener Abänderungen in den Plänen vor Ort zusammen mit dem Straßenbauamt Lüneburg hat Herr Meyer sich mit der Planung einverstanden erklärt, so daß danach förmliche Einwendungen gegen die Planung nicht mehr vorliegen.

Zur Begründung der auch bei Herrn Meyer angeordneten Schutzanlagen und Entschädigung dem Grunde nach - vgl. Abschnitt I./ 15., 16., 18. - darf auf die Ausführungen bei Frau Wittkopf verwiesen werden.

7. Herr Karl Kaiser, Scheffelstraße 16, 2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich

- gegen die Ostumgehungsplanung generell,
- die Anbindung und den teilweisen Ausbau der L 220,
- Immissionen und Erschütterungen sowie
- Wertminderungen des Grundstücks.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Entschädigungsfragen beziehen, als unzulässig zurückgewiesen.

Zur grundsätzlichen Planung der Ostumgehung und der Anschlußstelle L 220 darf auf die Einwendung unter V./1. (Aktionsgemeinschaft Ostumgehung Mörrike Siedlung) verwiesen werden.

Das Haus liegt in einer Entfernung von rd. 82 m von der Fahrbahnachse der Ostumgehung und rd. 27 m von der Fahrbahnachse der L 220 und wird nach Durchführung der Planmaßnahme mit dem angeordneten aktiven Schallschutz deutlich geringeren Immissionen gegenüber dem heutigen Zustand von rd. 6 dB(A) ausgesetzt sein, so daß sich die Immissionssituation verbessert.

Erschütterungen sind bei den gegebenen Abständen ausgeschlossen.

Wertminderungen wären nicht in diesem Verfahren, sondern in Verhandlungen mit dem Straßenbaulastträger oder ggf. in einem förmlichen Verfahren zu behandeln.

8. a) Frau Brigitte Kaul, Scheffelstraße 21, 2120 Lüneburg

b) Herr Hans-Joachim Kaul, Scheffelstraße 21, 2120 Lüneburg

beide vertreten durch Herrn RA Krantz, Hoopter Elbdeich 67, 2090 Winsen/L.

Die Einwendungen richten sich gegen

- Erschütterungen bei Bauarbeiten; gefordert wird ein Beweissicherungsverfahren,
- eine Unterbrechung des Zugangs zum Waldbereich südlich der L 220.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Schadensersatz- und Entschädigungsfragen beziehen, als unzulässig zurückgewiesen.

...

Das Haus auf dem Flurstück 2/232 liegt rd. 65 m von der Fahrbahnachse der Ostumgehung und rd. 65 m von der Fahrbahnachse der L 220 jeweils in zweiter Reihe entfernt. Erschütterungen sind daher ausgeschlossen, so daß die Anordnung einer Beweissicherung nicht erforderlich ist.

Durch die Planmaßnahme wird der Zugang zum südlichen Waldgebiet nicht behindert.

Schadensersatz- und Entschädigungsforderungen wären nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern mit dem Straßenbaulastträger oder ggf. in einem förmlichen Verfahren zu behandeln.

Ergänzend darf auf die ausführliche Erörterung vom 11.11.1980, Niederschrift, S. 16, hingewiesen werden.

9. a) Frau Doris Felske, Erbstorfer Landstraße 14, 2120 Lüneburg
b) Herr Harald Felske, Erbstorfer Landstraße 14, 2120 Lüneburg
beide vertreten durch Herrn RA Schulz-Weber und Partner, Große Bäckerstraße 30, 2120 Lüneburg

Die Einwanderheber sind Eigentümer des Wohngrundstückes Scheffelstraße 6, Flurstück 2/322.

Die Einwendungen richten sich gegen befürchtete Immissionen.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Das Haus auf dem Flurstück 2/322 liegt rd. 32 m von der Fahrbahnachse der L 220 entfernt und wird nach Durchführung der Planmaßnahme - die im Gegensatz zur Annahme der Einwanderheber eine Ampelanlage nicht vorsieht - mit dem angeordneten aktiven Schallschutz an der Nordseite der L 220 (vgl. I./10.) deutlich geringere Immissionen gegenüber dem heutigen Zustand aufweisen; die Verminderung beträgt rd. 6 dB(A) und entspricht damit rein rechnerisch einer Viertelung der Verkehrsmenge.

Im übrigen darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf den Abschnitt III./5. dieses Beschlusses und die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 11.11.1980, S. 14, verwiesen werden.

10. Herr Karl-Heinz Kristahn, Scheffelstraße 14, 2120 Lüneburg
vertreten durch Herrn RA Schulz-Weber und Partner, Große Bäckerstraße 30,
2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich gegen

- eine Inanspruchnahme eines 2 m breiten Vorgartenstreifens,
- Immissionen und
- Wertminderungen des Grundstücks.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Entschädigungsfragen beziehen, als unzulässig zurückgewiesen.

Herr Kristahn ist Mieter des Wohnhauses.

Die Grundstücksinanspruchnahme entfällt, so daß sich die Einwendung insoweit ohnehin erledigt hat.

Zu Fragen der Immissionen darf auf die vorstehende Einwendung V./9. (Ehepaar Felske) verwiesen werden; danach bestehen Immissionen, die für Herrn Kristahn als Mieter eine Gefahr für höchstpersönliche Rechtsgüter darstellen könnten, nicht; vielmehr wird die Immissionssituation sich spürbar verbessern.

Unbeschadet der Frage, inwieweit Herrn Kristahn als Mieter Entschädigungsansprüche zustehen könnten, gilt, daß Entschädigungs- und Wertminderungsfragen allgemein nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in Verhandlungen zwischen Straßenbaulastträger und Eigentümer oder ggf. in einem förmlichen Verfahren zu behandeln sind.

11. a) Frau Luise Liehr, Hebbelstraße 20, 2120 Lüneburg
b) Herr Günther Liehr, Hebbelstraße 20, 2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich gegen befürchtete Immissionen. Die übrigen Einwendungen konnten im Erörterungstermin ausgeräumt werden.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die Behandlung der Einwendungen unter V./8. (Ehepaar Felske) verwiesen werden.

12. Loewe Pumpenfabrik GmbH, Erbstorfer Landstraße 12, 2120 Lüneburg

Der verbliebene Teil der Einwendung richtet sich gegen die in Position 56 des Bauwerksverzeichnisses enthaltene Kostenregelung.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Nachdem zwischenzeitlich Übereinstimmung zwischen Straßenbaulastträger und Einwanderheber über die Lage der Zufahrt erzielt worden ist, ist nur noch die Frage der Kostentragung für die neue Zufahrt zwischen den Beteiligten strittig.

Der Fa. Loewe ist auf Widerruf die Erlaubnis für Zufahrten bei km 0,857 und km 0,934 an der freien Strecke der L 220 erteilt worden. Bei Änderungen an der Straße hat die Fa. Loewe auf ihre Kosten die Zufahrt den veränderten Verhältnissen anzupassen. Im übrigen finden §§ 18 ff. NStrG Anwendung, wonach dem Erlaubnisnehmer auch bei Änderung der Straße Ersatzansprüche gegenüber dem Straßenbaulastträger nicht zustehen.

13. Herr Dr. Werner Vennmann, Erbstorfer Landstraße 19, 2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich gegen

- die wassertechnischen Unterlagen (Bemessungsabflußmengen) für den Raderbach,

- mangelnden Lärmschutz zwischen DB-Strecke und "Moorfeld-Siedlung",
- mangelnde Berücksichtigung der Landespflege;

gefordert werden Schutzvorkehrungen gegen Wildwechsel nord-westlich der "Moorsiedlung".

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Die notwendigen wasserbaulichen und wassertechnischen Fragen in Zusammenhang mit der Planmaßnahme sind vom Straßenbaulastträger einvernehmlich mit den zuständigen Behörden abgestimmt worden; danach bestehen von seiten der Fachbehörden irgendwelche Bedenken gegen die Planung nicht.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß von der Ostumgehung kein zusätzliches Oberflächenwasser in den Raderbach geleitet wird und die Abmessungen des Durchlaßbauwerkes die heute vorliegenden Wassermengen beachten.

Zur Frage der Immissionen vgl. bitte I./8. - 15. und III./5..

Die Planung ist mit den zuständigen Landespflegebehörden abgestimmt.

Hinsichtlich einer Errichtung von Wildschutzzäunen findet das dafür geltende Merkblatt der Straßenbauverwaltung Anwendung. Es besteht darüber hinaus Einvernehmen zwischen Straßenbaulastträger und zuständigem Forstamt Busschewald, nach Baudurchführung eine gemeinsame Beobachtung des Wildverhaltens vorzunehmen (vgl. auch II./8.).

14. Frau Christa Tauer, Scheffelstraße 4, 2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich gegen

- nicht ausreichenden Schallschutz im Bereich der Anschlußstelle Erbstorfer Landstraße (L 220),
- Minderung der Wohnqualität und
- Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Entschädigungs- und Wertminderungsfragen beziehen, als unzulässig zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die Behandlung der Einwendungen unter V./9. (Ehepaar Felske) und V./8. (Ehepaar Kaul) Bezug genommen werden.

Eine Ampelanlage ist planerisch nicht vorgesehen; die Mehrgeschossigkeit des Hauses ist in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden.

15. Herr Albert Sorgenfrei, Dehmelweg 6, 2120 Lüneburg

Die Einwendung hat sich durch Abänderung der Planung in Zusammenhang mit der Fußgängerbrücke und Erörterung dieser Änderungen durch das Straßenbauamt Lüneburg mit den Betroffenen vor Ort erledigt.

Ergänzend darf auf die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 11.11.1980, S. 12 und 18 f., hingewiesen werden.

16. Frau Edith Schwehm, Dehmelweg 4, 2120 Lüneburg

Vgl. hierzu bitte V./15. (Herr Sorgenfrei).

17. Herr Franz Teune, Hebbelstraße 6, 2120 Lüneburg

Der Einwanderheber betont unter Hinweis auf eigene Plandarstellungen die Notwendigkeit einer mehr weiträumigen Trassenführung.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die Darlegungen unter Abschnitt III. dieses Beschlusses zu verschiedenen Alternativüberlegungen verwiesen werden.

18. Frau Almut Kowalewski, Scheffelstraße 12, 2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich gegen

- Trassenführung,
- Anbindung L 220,
- Beeinträchtigung Naherholungsgebiet
- Immissionen,
- Flächeninanspruchnahme und
- Wertminderungen.

Gefordert werden

- Absenkung der Trasse,
- Aktiver und passiver Schallschutz.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Entschädigungsfragen beziehen, als unzulässig zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf hinsichtlich des Trassenverlaufs auf die Ausführungen unter III./2.-4. und V./2. (Sammeleinwendung Hochleitner) verwiesen werden.

Anschlußstelle Erbstorfer Landstraße (L 220) siehe bitte V./1. (Aktionsgemeinschaft Ostumgehung Mörike-Siedlung).

Zur Frage der Immissionen vgl. bitte V./9. (Ehepaar Felske) für das Nachbarhaus.

Eine Grundstücksinanspruchnahme entfällt nach Planabänderung.

Entschädigungsfragen sind nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in Verhandlungen zwischen Straßenbaulastträger und Eigentümer oder ggf. in einem förmlichen Verfahren zu behandeln.

...

19. Nordwestdeutsche Siedlungsgesellschaft mbH (NWDS),
Zeppelinstraße 4, 3000 Hannover 1

Das gemeinnützige Wohnungsunternehmen betont die Notwendigkeit, von Schallschutzanlagen gegen unzumutbare Immissionen für seine rd. 80 Wohnungen im Bereich der Gerhart-Hauptmann-Straße.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Unter Berücksichtigung der umfangreichen aktiven Schallschutzanlagen - vgl. bitte I./8. und 9. - ergeben sich für die o.a. Häuser unzumutbare Immissionen nicht.

Die Häuser Gerhart-Hauptmann-Straße Nr. 5 in einer Entfernung von der Fahrbahnachse mit rd. 55 m und Nr. 2 mit rd. 50 m, die der Ostumgehung am nächsten liegen, weisen für das Obergeschoß jeweils Prognosepegel von 54 dB(A) tags/ 47 dB(A) nachts und 57 dB(A) tags/ 50 dB(A) nachts auf. (Vgl. dazu bitte auch allgemeine Ausführungen unter III./5.).

20. a) Frau Jutta Pahl, Scheffelstraße 24, 2120 Lüneburg
b) Herr Borwin Pahl, Scheffelstraße 24, 2120 Lüneburg

Die Einwanderheber wenden sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks.

Die Einwendung hat sich aufgrund der vorgenommenen Planabänderung erledigt; im übrigen darf auf die Niederschrift des Erörterungstermins vom 11.11.1980, S. 19, Bezug genommen werden.

21. Herr Detmar Ohlenroth, Am Bahndamm 15, 2126 Adendorf

Der Einwanderheber fordert

- Verlegung der westlichen Anschlußschleife B 4/ B 209 am Lüner Kreisel zum Schutz der Bäume und vorsorglichen Baumschutz,
- Befestigung des Weges entlang der Bahnlinie nach Lüneburg bis zur L 220 und
- Überführung des sog. "Kirchgängerweges".

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen und haben sich weitestgehend aufgrund ihrer Berücksichtigung erledigt.

Der erhaltenswerte Baumbestand ist kartiert worden; da danach die Anschlußrampe außerhalb des Bereiches schützenswerter Bäume liegt, kann die angeregte Verschiebung entfallen.

Die Rad- und Gehwegbrücke im Bereich des Lüner Holzes ist neu konzipiert worden, so daß die Verbindung der durch die Ostumgehungstrasse unterbrochenen Wege sichergestellt ist.

22. Herr Dr. Otto Metz, Lüner Weg 71, 2120 Lüneburg

Die Einwendungen sind identisch mit den Einwendungen V./21. (Herr Ohlenroth) und werden als unbegründet zurückgewiesen, soweit sie sich nicht aufgrund ihrer Berücksichtigung erledigt haben. Im übrigen wird auf die Ausführungen unter V./21. verwiesen.

23. Herr Roland Kloss, Lindenweg 6, 2126 Adendorf

Der Einwanderheber betont die Notwendigkeit, die Geh- und Radwegverbindung von Adendorf nach Lüneburg im Bereich des Lüner Holzes aufrechtzuerhalten.

Die Einwendung wird als erledigt angesehen - vgl. V./21. Herr Ohlenroth -.

24. Herr Holger Gulyas, Bültenweg 5, 2126 Adendorf

Der Einwanderheber wendet sich grundsätzlich gegen eine Beeinträchtigung des Lüner Holzes sowie gegen unterbrochene Verbindungen zwischen Adendorf und Lüneburg.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Hinsichtlich des allgemeinen Planungszieles der Ostumgehung und der daraus sich ergebenden Überlegungen für die einzelnen Planteile bzw. Planabschnitte darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter III./1. - 3. verwiesen werden.

Zur Wegeverbindung vgl. bitte V./21. (Herr Ohlenroth).

25. Herr Helmut Dammann, Blumenstraße 11, 2121 Wendisch-Evern

Der Einwanderheber wendet sich grundsätzlich gegen eine Ostumgehung Lüneburgs und betont die Notwendigkeit anderer Verkehrsüberlegungen, anderer Planungsziele der Stadt Lüneburg und die Beachtung umweltmäßiger Belange.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die Ausführungen unter III./1. - 5. verwiesen werden.

26. Deutscher Bund für Vogelschutz (DBV) - Verband für Natur- und Umweltschutz, Landesverband Niedersachsen e.V. -, Hansasträße 9, 3000 Hannover 21

Zur Schonung des Lüner Holzes und des Baumbestandes der staatlichen Forst südlich der Erbstorfer Landstraße (L 220) mit Vogelschutzstation wird eine Verschiebung der Trasse etwas westlich der sog. "Fischer-Linie" gefordert.

Die Einwendungen werden als unbegründet und, soweit sie sich auf Entschädigungsfragen beziehen, als unzulässig zurückgewiesen.

...

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die Darlegungen unter III./2. und 3., V./13. sowie die Niederschrift über die Erörterungstermine vom 11.11.1980 und insbesondere auch 16.02.1981 mit der Kreisgruppe Lüneburg des DBV verwiesen werden.

Soweit der DBV als Mieter der forsteigenen Vogelschutzstation Entschädigungen geltend machen will, wären diese nicht im vorliegenden Verfahren zu behandeln.

VI.

Rechtsmittelbelehrung

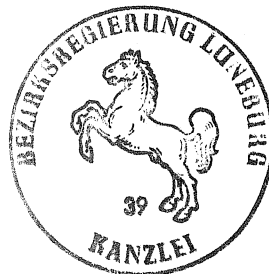
Gegen diesen Beschluß kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder zur Niederschrift Klage beim Verwaltungsgericht Stade - auswärtige Kammern Lüneburg -, Uelzener Str. 33, 2120 Lüneburg, erhoben werden.

Die Klage wäre gegen die Bezirksregierung Lüneburg in 2120 Lüneburg zu richten.

Hinweis

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können beim Straßenbauamt Lüneburg, Vor dem Bardowicker Tore 51, 2120 Lüneburg, während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Lüneburg und in der Gemeinde Adendorf ausgelegt.

Im Auftrage
Dr. Krämer



Beglaubigt

J. Kramer
Angestellte