

Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld
c/o Doris Paland (Sprecherin)
Brandheider Weg 30
21337 Lüneburg

An die
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg
Am Alten Eisenwerk 2 D

21339 Lüneburg

Lüneburg, 6. November 2017

**Betr.: Bau der BAB A39 – Planfeststellungsverfahren,
Abschnitt 1 – Lüneburg und generell – Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld ist ein Zusammenschluss von 140 Bürgern aus den Lüneburger Wohngebieten Lüne und Moorfeld.

Gemäß § 2 ihrer Satzung hat sich die Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld im weiteren Sinne dem Kulturlandschafts-, Natur- und Heimatschutz Lüneburgs sowie der weiteren Umgebung und im engeren Sinne der Verhinderung der Autobahn A39, insbesondere auf dem Lüneburger Stadtgebiet, verpflichtet.

Im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1 der Autobahn 39 Lüneburg-Wolfsburg wurde der Feststellungsentwurf vom 28.8.2017 bis 27.9.2017 öffentlich ausgelegt. Gegen diese Planungen sowie gegen die A39 insgesamt erheben wir Einwendungen insbesondere als Vertreter unserer Mitglieder, die wie folgt durch die Planungen betroffen sind:

- Für die Trasse werden Teile von Grundstücken unserer Mitglieder in Anspruch genommen.
- Für die Bauarbeiten werden für einen längeren Zeitraum weitere Teile von Grundstücken unserer Mitglieder in Anspruch genommen.
- Weite Teile des ohnehin bereits mit Lärm und Luftschadstoffen belasteten Wohngebietes Moorfeld werden durch die A39 noch stärker belastet.
- Die Grundstücke unserer Mitglieder erleiden einen Wertverlust.
- Unsere Mitglieder nutzen die Ostumgehung, deren Nutzen als Entlastungsstraße für den innerstädtischen Verkehr insbesondere während der Baumaßnahmen erheblich verringert wird. Auch nach der Fertigstellung wird der Nutzen der Trasse für den innerstädtischen Verkehr aufgrund des erwarteten höheren Verkehrsaufkommens geringer sein als bisher.
- Unsere Mitglieder wohnen an der Erbstorfer Landstraße oder nutzen die Erbstorfer Landstraße, für die wir als Zubringerstraße ein höheres Verkehrsaufkommen erwarten. Die Straße wird dadurch gefährlicher, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger und insbesondere zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs. Beispielsweise ist morgens

zwischen 7:30 Uhr und 8:00 Uhr die Erbstorfer Landstraße für viele Kinder unserer Mitglieder ein Teil des täglichen Schulweges zur Grundschule Lüne oder in Begleitung ihrer Eltern zum Kindergarten Lüneer Weg oder Brandheider Weg. Diese Kinder und Eltern sind als Stellvertreter derer zu sehen, die während der Bauphase und in der Betriebszeit der Autobahn die Erbstorfer Landstraße als Schul- und Kindergartenweg nutzen. Im Fall einer Sperrung der A39 könnte die Erbstorfer Landstraße sogar als Umleitungs- oder Ausweichstrecke dienen und mit der zu bewältigenden Verkehrsmenge überlastet sein.

- Unsere Mitglieder sind Steuerzahler, deren Mittel gegen ihren Willen in den Bau einer gemessen am Nutzen viel zu teuren Autobahn fließen sollen, statt für sinnvollere Maßnahmen zur Verfügung zu stehen.

Die im Planfeststellungsverfahren 2012 eingereichten Einwendungen behalten ihre Gültigkeit, auch wenn die Dokumente, auf die sie sich bezogen, inzwischen durch neue Dokumente ersetzt wurden. Die bereits 2012 eingereichten und hier bezüglich neuer Dokumente erneut eingereichten Einwendungen sind erneut zu behandeln. Es ist nicht ausreichend, auf die Behandlung im Planfeststellungsverfahren 2012 zu verweisen, denn die Einwendung könnte aus dem Grund wiederholt worden sein, dass die Behandlung im Planfeststellungsverfahren 2012 als nicht ausreichend angesehen wurde.

Wir schließen uns allen Einwendungen an, die sich auf das Raumordnungsverfahren, die Landesplanerische Feststellung sowie die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 beziehen.

Wir schließen uns allen im Verfahren gegen die A39 eingereichten Einwendungen an und gestatten jedem, sich unseren Einwendungen anzuschließen.

Wir beantragen, den Plan nicht festzustellen.

Dies tun wir auch im Namen der natürlichen und juristischen Personen, die zwar keine Mitglieder bei uns sind, deren Interessen zu wahren wir aber kraft unseres Satzungszweckes verpflichtet sind.

Hilfsweise beantragen wir, Auflagen vorzusehen, die sich aus den nachfolgenden Einwendungen ergeben.

Für den Fall, dass das laufende Planfeststellungsverfahren nicht eingestellt wird, beantragen wir eine Neuauslegung der Pläne, nachdem die sich aus den nachfolgenden Einwendungspunkten ergebenden Auflagen bzw. Ergänzungen in die Planung eingearbeitet wurden.

Außerdem beantragen wir, dass auf eine Erörterung nicht verzichtet wird (§ 17a Nr.5 FStrG) und dass alle Erörterungen (auch die mit der Stadt Lüneburg und sämtlichen Trägern öffentlicher Belange sowie Naturschutzverbänden) öffentlich durchgeführt werden.

Bitte teilen Sie uns die Ergebnisse sowie die Begründungen Ihrer Entscheidungen über unsere Einwendungen mit und nutzen Sie dazu die oben angegebene Adresse von Doris Paland.

Mit freundlichen Grüßen,

(Doris Paland, Dr. Frank Kracht, Jens-Peter Fiedler)
Sprecher-Team der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld

1 Bedarf

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 2
01 Erläuterungsbericht, Anlage 1, Abschnitt 4.2.1
01 Erläuterungsbericht, Anlage 2, Abschnitt 2.5
19.5.1 Vernetzungskonzept)

Zweifel am Bedarf der A39 wurden bisher immer mit dem gesetzlich festgestellten Bedarf (Bundesverkehrswegeplan) begegnet. Nun wird im Abschnitt 2 des Erläuterungsberichts versucht, den Bedarf ausführlich zu begründen. Wäre die Begründung mit dem gesetzlich festgestellten Bedarf ausreichend, wozu dann der Abschnitt 2 des Erläuterungsberichts?

An mindestens den folgenden Stellen ist die Begründung des Bedarfs fehlerhaft:

Seite 12: Die in Unterlage 19.5.1, Teil A (von 2012) auf Seite 8 oben getroffene Aussage ist immer noch missverständlich (und wurde seit 2012 nicht korrigiert): man könnte daraus verstehen, dass die „Hosenträgervariante“ in der Verkehrsuntersuchung Nord-Ost (VUNO, 1995 und 2002) als günstigste Variante angesehen wurde. Tatsächlich haben sich Bundes- und Landesminister auf die "Hosenträgerlösung" verständigt, jedoch nicht wie in Unterlage 19.5.1 beschrieben „Im Rahmen der VUNO“ und nicht wie im Erläuterungsbericht, Seite 12, Erläuterungsbericht Anlage 1, Abschnitt 4.2.1 und Erläuterungsbericht Anlage 2, Abschnitt 2.5 beschrieben auf Grundlage, sondern entgegen der Ergebnisse der VUNO. Die Ergebnisse der VUNO wurden ignoriert und nun wird aus politischen Gründen eine Autobahn von Lüneburg nach Wolfsburg geplant, die in der VUNO als nicht notwendig erachtet wurde.

Die Aktion Lebensberg hat bereits in der Einleitung ihrer Einwendung zum Raumordnungsverfahren 2006 diesen Sachverhalt ausführlich beschrieben:

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Einwand_A39_Lebensberg.pdf

Dieser Fehler kann im Planfeststellungsverfahren nicht korrigiert werden, weil das Planfeststellungsverfahren auf dem fehlerhaften Ergebnis des Raumordnungsverfahrens basiert. Ein korrektes (auf wissenschaftlichen Untersuchungen statt auf Lobby-gesteuertem politischen Willen basierendes) Raumordnungsverfahren hätte nicht die landesplanerisch festgestellte Vorzugstrasse ergeben.

Es wird die beantragt, eine neue VUNO durchzuführen, mit den aktuellen Gegebenheiten (A14, ausgebaute B4) als Grundlage. Sollte sich in dieser neuen VUNO herausstellen, dass eine Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg benötigt wird, ist ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Abschnitt 2.3, Seite 13: Bildung von Planungskorridoren durch Verbindung relativ konfliktarmer Bereiche: trotzdem ist es nicht gelungen, einen möglichst großen Abstand zum dicht besiedelten Lüneburger Stadtgebiet einzuhalten. Was hier auf Grundlage der vorhabenspezifischen Trassierungsparameter versucht wurde, führte letztendlich gerade im Lüneburger Stadtgebiet zur Unterschreitung zahlreicher vorhabenspezifischer Trassierungsparameter.

Der frühe (anscheinend planungstechnisch unumkehrbare) Ausschluss scheinbar ungünstigerer Varianten führte in eine "Planungs-Sackgasse": Trotz gravierender Probleme im Bereich des Stadtgebietes muss nun unbedingt an dieser Stelle weiter geplant werden.

Abschnitt 2.3, Seite 14: siehe Einwendungen im Raumordnungsverfahren, die unzureichend abgearbeitet wurden.

Abschnitt 2.3, Seite 15/16: Die A39-"Vorzugslinie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen" ist immer noch so ungünstig, dass bereits im Abschnitt 1 der A39 mehrere artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegen (vergl. Erläuterungsbericht Abschnitt 2.6, Seite 22, Anmerkungen dazu siehe [10 Naturschutz])

Abschnitt 2.4.1: siehe Einwendungen zum Raumordnungsverfahren und Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung.

Abschnitt 2.4.2: Seite 19: Der 2+1-Ausbau der B4 als mögliche Lösung wurde übersehen.

Abschnitt 2.4.3: Die Unterschreitungen von RAA-Entwurfsparametern werden als Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beschrieben. Dabei sind sie der Tatsache geschuldet, dass hier eine Autobahn auf einer dafür ungeeigneten Trasse geplant wird, was im Raumordnungsverfahren ignoriert wurde (siehe Einwendungen zum Raumordnungsverfahren und Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung)

Abschnitt 2.5: Von der Konzentration von Lärm und Schadstoffen auf die A39 profitieren zwar die umliegenden Ortschaften, aber nicht die Stadt Lüneburg. Aufgrund der dichteren Besiedelung sind mehr Menschen betroffen. Auch der geplante Lärmschutztunnel in Moorfeld schützt nur die Straßen in direkter Nachbarschaft, die Schadstoffe konzentrieren sich an den Ausgängen.

Abschnitt 2.6: siehe [10 Naturschutz]

1.1 Naturschutzfachlicher Planungsauftrag

(01 Erläuterungsbericht, 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag)

Die A39-Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ist immer noch deutlich ungünstiger als der ebenfalls zum BVWP 2030 durch das Land Niedersachsen eingereichte Vorschlag des bedarfsgerechten Ausbaus der B4 mit Ortsumgehungen. Als bedarfsgerecht ist ein dreistreifiger Querschnitt mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten anzusehen. Südlich der Abzweigung der B191 werden auf der B4 im Prognosenufall für 2030 unter 9000 KFZ/24h vorausgesagt. Auch die 14000 bis 19000 KFZ/24h zwischen Melbeck und der Abzweigung der B191 rechtfertigen keinen Autobahnbau.

Als Gegenargument zum B4-Ausbau wird die Naturschutz-Problematik angeführt und dass 20 km komplett neu trassiert werden müssten, diese 20 km neue Trasse sind aber schmaler und nur ein Fünftel so lang wie die A39 und somit aus Naturschutz-Sicht deutlich günstiger. Die Naturschutz-Problematik bei der Umgehung von Melbeck ist sicher geringer als die A39-Problematik bezüglich FFH- und Vogelschutzgebieten in den Abschnitten 2 und 3. Die Kosten einer bedarfsgerechten B4-Variante sind deutlich geringer als die Kosten der A39, das NKV deutlich günstiger.

Das Hauptargument, mit dem die A39 im BVWP 2030 den Vorzug vor dem B4-Ausbau bekommen hat, ist die größere verkehrliche Leistungsfähigkeit, die allerdings über den Bedarf hinausgeht. Somit ist der Vorzug der A39 gegenüber dem B4-Ausbau nicht gerechtfertigt.

Bereits heute ist der Bereich Lüneburg-Nord bis Melbeck durchgängig vierspurig, Uelzen und Kirchweyhe haben bereits dreispurige Umgehungsstraßen mit wechselseitiger Überholmöglichkeit, ebenso ist die Strecke zwischen Tätendorf-Eppensen und Kirchweyhe bereits dreispurig ausgebaut.

Wir widersprechen der Schlussfolgerung (im vorletzten Absatz), alle Umweltrisiken seien beherrschbar. Ein Vergleich zu den Umweltrisiken eines bedarfsgerechten (2+1) Ausbaus der B4 zeigt, dass Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten in deutlich geringerem

Umfang möglich sind. Dieser Vergleich hätte bereits in der Strategischen Umweltprüfung durchgeführt werden müssen. Es ist zu klären, ob deshalb nicht bereits als Ergebnis der Strategischen Umweltprüfung die gesamte Planung der A39 hätte gestoppt werden müssen. Im letzten Absatz wird nicht deutlich, ob mit "erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind auszuschließen" ein Auftrag für die weiteren Planungsschritte gemeint ist: es ist so zu planen, dass es keine erhebliche Beeinträchtigungen gibt, oder ob es so gemeint ist, dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu befürchten sind. Es fehlen genaue Vorgaben, insbesondere auch für die Bauphase, welche Maßnahmen zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen würden und welche Beeinträchtigungen nicht als erheblich anzusehen sind.

1.2 Lückenschluss

(01 Erläuterungsbericht, Seite 18,
01 Erläuterungsbericht Anlage 1, Abschnitte 4.1.2 und 4.1.3)

Es wird suggeriert, eine Lücke im Bundesautobahnnetz zwischen Lüneburg und Wolfsburg müsse geschlossen werden. Dazu ist festzuhalten, dass es sich nicht um einen Lückenschluss handelt. Auch die 2010 erfolgte Umbenennung der A250 in A39 ändert nichts am Abstand der Städte Lüneburg und Wolfsburg. Es handelt sich um eine komplett neue Autobahn und nicht um den Weiterbau einer angefangenen, durch eine Lücke unterbrochenen Autobahn. Die frühere A250 wurde schließlich als Anbindung der Stadt Lüneburg an Hamburg gebaut und nicht als Beginn einer Anbindung der Stadt Wolfsburg an Hamburg.

1.3 Wirtschaftlichkeit

(01 Erläuterungsbericht Seite 36,
16.1 Variantenvergleiche)

Die geschätzten Baukosten für drei Trassenvarianten haben sich im Vergleich zu 2012 nicht erhöht. Das ist unrealistisch. Die gesamten Variantenvergleiche (Unterlagen 16.1.X) sind von 2012, die darin genannten Kosten sind mittlerweile veraltet. Die Baukosten für die gesamte A39 sind realistisch abzuschätzen.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamten A39 ist unter Berücksichtigung der B190n gerechnet. Da die B190n jedoch nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist, hat sie bis 2030 keine Chance auf Realisierung. Der Nutzen der A39 ohne B190n ist niedriger.

Die Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und des Schadstoffausstoßes ist ein Teil des Nutzens der A39. Verringert sich durch technische Entwicklung der Kraftstoffverbrauch und der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge, dann verringert sich der dadurch erzielte Nutzen der A39. Eine Prognose bezüglich der zukünftigen technischen Entwicklung ist nicht erfolgt, die politisch gewollte Elektrifizierung des Straßenverkehrs und Verlagerung insbesondere von Güterverkehr auf die Schiene wurde ignoriert. In die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde der mittlerweile teilweise und möglicherweise bis 2030 komplett realisierte Ausbau der B4 mit Ortsumgehungen und wechselseitiger Überholspur nicht mit einbezogen. Durch den Ausbau der B4 verringert sich ebenfalls der Nutzen der A39.

Wir beantragen, die Planungen einzustellen, und das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die gesamte A39 realistisch zu ermitteln.

2 Entwurfparameter

(01 Erläuterungsbericht)

Die Bundesautobahn 39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes. Das Konzept besteht aus den Bundesautobahnen 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und A39 Wolfsburg – Lüneburg sowie der Bundesstraße 190n als verbindende Querspange.

Verbunden damit ist der gesetzliche Auftrag für die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, die A39 als vierstreifige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der B190n zu planen und zu bauen.

Gemäß den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ erfolgt die Einstufung der geplanten A39 gemäß Tabelle 5 in die Kategoriengruppe AS (Autobahn) mit der Verbindungsfunktion 0 (kontinental – Verbindung zwischen Metropolregionen).

Im Erläuterungsbericht heißt es:

“...aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit einer dichten Folge von Anschlussstellen und der beengten Trassierungsparameter im Zuge der vorhandenen B4 ist für die A39 im 1. Planungsabschnitt...”

Während die vorgesehene Streckencharakteristik der einer EKA-1A-Autobahn mit entsprechend großen Radien entspricht, können für den im Stadtgebiet von Lüneburg verlaufenden Teilabschnitt der A39 zwischen der Anschlussstelle (AS) L216 und der Anschlussstelle B4 die geforderten Mindestparameter für die Entwurfsklasse 1A nicht eingehalten werden.

Der Planungsauftrag beinhaltet die B190n als verbindende Querspange. Diese ist jedoch im gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) herabgestuft worden. Eine Realisierung ist daher im Gültigkeitszeitraum des BVWP nicht mehr zu erwarten.

Der Planungsauftrag erfolgt für eine Verbindung der Kategorie AS, Verbindungsfunktion 0.

Die Streckencharakteristik erfordert die Ausführung als EKA-1A-Autobahn.

Durch die Planung von dicht aufeinander folgenden Anschlussstellen im Abschnitt 1 wird jedoch eine Planung der Kategorie AS II (Stadtautobahn) durchgeführt. Auch das Geschwindigkeitsprofil entspricht den vom Verkehrsministerium BMVI vorgegebenen Werten für Stadtautobahnen (siehe auch Heft 1121/2016 Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik des BMVI).

Der Planungsauftrag des Bundes ist durch den Bundesverkehrswegeplan gesetzlich festgeschrieben. Der Bundesverkehrswegeplan kann nicht durch eine Genehmigung aus dem Bundesverkehrsministerium außer Kraft gesetzt werden. Diesem Planungsauftrag wird in den Planungsunterlagen nicht gefolgt, da die offensichtlich derzeit nicht realisierbare B190n weiterhin Bestandteil der Planungsunterlagen ist. Des Weiteren wird der Planungsauftrag im Hinblick auf die erforderliche Verbindungsfunktion nicht eingehalten.

Der Plan ist daher nicht festzustellen. Aus den vorliegenden Planungen sind die Teile der B190n inklusive der sich aus diesen ergebenden Resultaten in anderen Bereichen (z.B. Verkehrsmengenberechnungen, Emissionen), zu entfernen bzw. zu korrigieren. Die Planungen im Abschnitt 1 sind derart zu überarbeiten, dass die Rahmenbedingungen für die Kategorie AS 0 und EKA-1A eingehalten werden.

(01 Erläuterungsbericht,
03 Übersichtslagepläne,
05 Lagepläne)

Die A39 ist gemäß RIN in Kategorie AS mit Verbindungsfunktion 0 (kontinental) eingestuft. Gemäß RAA erfolgt aufgrund der Kategorie AS 0 eine Einstufung in die Entwurfskategorie EKA 1A. Durch die Verkehrszahlen von 29.600 bzw. 64.300 KFZ/Tag ergibt sich der vierstreifige Querschnitt RQ31.

Der Streckenabschnitt 1 befindet sich vollständig auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg.

Im Planungsabschnitt 1 befinden sich 16 Brückenbauwerke sowie eine Lärmschutzeinhausung. Auf einer Länge von lediglich 7,7 km finden sich auf engem Raum die Zufahrten LG-Nord, Adendorf, Scharnebeck, Stadtkoppel, B216 und B4.

Die Mindestradien der Zufahrten, die sich aus EKA 1A ergeben, werden in weiten Bereichen nicht erreicht. Ebenso werden erforderliche Trassenbreiten in weiten Teilen unterschritten.

Um dieses Manko auszugleichen soll laut Plan die Geschwindigkeit im Abschnitt 1 in weiten Teilen begrenzt werden.

Die Verkehrszahlen sind im Abschnitt 1 auf dem Gebiet der Stadt Lüneburg signifikant höher als unmittelbar nach Verlassen des Stadtgebietes.

Aus dem Vorgenannten ergibt sich, dass der Planungsauftrag der Bundesrepublik Deutschland, nämlich einer vierspurigen Verbindungsstraße zur Verbindung von Metropolregionen, hier nicht erfüllt wurde. Es wurde vielmehr die Charakteristik einer Stadtautobahn mit ihren eingeschränkten Parametern zugrunde gelegt. Es besteht jedoch kein Planungsauftrag für eine Stadtautobahn in Lüneburg. Auch im BVWP findet sich hierfür keinerlei Grundlage.

Eine der EKA 1A entsprechende Autobahn kann nicht über die Lüneburger Ostumgehung geplant werden, weil alle Anschlussstellen für den innerstädtischen Verkehr benötigt werden. Die Autobahn muss stattdessen westlich um die Stadt herum geführt werden, mögliche Anschlussstellen wären dann Lüneburg-Nord, Lüneburg-West und Lüneburg-Süd. Sind die sich daraus ergebenden Naturschutz-Problematiken nicht zu bewältigen, ist auf einen Autobahnbau gänzlich zu verzichten.

(03 Übersichtslagepläne,
05 Lagepläne)

Den Lageplänen sind Querschnitte zu entnehmen, nach denen in weiten Bereichen alle Fahrspuren (Verflechtungsstreifen sowie beide durchgehenden Spuren) eine Breite von lediglich 3,50 Metern aufweisen.

Die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen RAA teilt Regelquerschnitte in drei Entwurfsklassen. In der Entwurfsklasse der A39, EKA 1A, findet sich in den RAA **kein** Regelquerschnitt, bei dem nicht zumindest die rechte Fahrspur eine Breite von 3,75 Metern aufweist. Dies sicher vor dem Hintergrund, dass das Aufkommen an Schwerlastverkehr auf einer Straße mit einem solchen Verkehrsaufkommen diese Breite erforderlich macht.

Ein Regelquerschnitt ohne eine Spur mit einer Breite von 3,75 Metern findet sich lediglich in der Entwurfsklasse 2 für autobahnähnliche Straßen.

Die Reduzierung des Querschnittes erfolgt im Abschnitt 1 ausgerechnet in dem Bereich mit dem höchsten prognostizierten Verkehrsaufkommen. Er erfolgt lediglich, da hier sämtliche kreuzenden Straßen angebunden werden sollen und sich daher eine zu hohe Dichte an Anschlussstellen ergibt.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, der dichten Folge der Anschlussstellen und der beengten Trassierungsparameter ist ein Geschwindigkeitsprofil für den Abschnitt 1 mit Einschränkungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit erarbeitet worden.

Dieses Geschwindigkeitsprofil ist lediglich notwendig, weil hier die Planung einer kontinentalen Verbindung zugunsten einer Stadtautobahn aufgegeben wurde. Es muss hier eine Anpassung der Planung erfolgen, so dass die Parameter gemäß EKA 1A eingehalten werden können.

Das Geschwindigkeitsprofil wird zu einer erhöhten Staubbildung 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.

Wir beantragen den Plan nicht festzustellen. Weiterhin beantragen wir die Planung soweit anzupassen, dass die Parameter des EKA 1A in Bezug auf Trassenbreiten, Ausstattung der Zu- und Abfahrten und Radien eingehalten werden können und eine Reduzierung der Querschnitte nicht mehr notwendig ist.

3 Abschnittsweise Planfeststellung

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 8)

Es wird behauptet, jeder der sieben Planungsabschnitts besäße eine eigenständige Verkehrsfunktion. Daraus wird eine Berechtigung abgeleitet, den Abschnitt 1 ohne die folgenden Abschnitte bauen zu dürfen.

Diese Argumentation ist fehlerhaft, denn die für den Planfall prognostizierten Verkehrszahlen können nicht eintreten, wenn die übrigen Abschnitte nicht gebaut werden. Man hätte auf dem Abschnitt 1 allenfalls die für den Bezugsfall prognostizierten Verkehrszahlen. Diese rechtfertigen jedoch nicht die Planungen in dem vorliegenden Umfang.

Eine „Verflechtungsstreifen“ genannte Sechsspurigkeit zwischen Lüneburg-Nord und Ebensberg, sowie Verflechtungsstreifen für den Bereich Ebensberg bis Dahlenburger Landstraße wären nicht notwendig und die aufwendige Verlegung der B216 ergäbe ohne einen anschließenden A39-Abschnitt keinen Sinn.

Ansonsten gelten auch in diesem Punkt weiterhin die Einwendungen aus dem Jahr 2012.

Im Abschnitt 8 des Erläuterungsberichts wird behauptet, es gäbe auf der gesamten Strecke zwischen Lüneburg und Wolfsburg keine unüberwindbaren Hindernisse. Dieser Behauptung widersprechen wir, siehe [10 Naturschutz].

Wir beantragen daher weiterhin, keine abschnittsweise Planfeststellung durchzuführen.

4 Umstufungskonzept für nachgelagerte Straßen

Im Zuge des Neubaus der A39 sollen nachgelagerte Straßen zurückgestuft werden. So soll die heutige B4 südlich Lüneburg bis zum Knoten B4/B188 von einer Bundes- zu einer Landesstraße werden.

Die Straße verläuft parallel zur Autobahn und ist teilweise dreispurig oder gar vierspurig ausgebaut. Somit eignet sie sich als Mautausweichstrecke für LKW. Die anliegenden Ortschaften müssten zusätzlichen internationalen Schwerlastverkehr verkraften.

Die B4 muss als Bundesstraße auch nach Fertigstellung der A 9 erhalten bleiben, u.a. weil Landesstraßen nicht bemautet werden können und der mit einer Bemautung zu erzielende Verkehrslenkungseffekt im Falle einer Rückstufung verloren ginge. Um Maut-Ausweichverkehr zu vermeiden, ist die bestehende B4 mit intelligenten Mautpflicht- und Verkehrsschilderregelungen zu versehen; die Einhaltung dieser Regeln ist zu kontrollieren.

Vor diesem Hintergrund ist auch zu bezweifeln, ob die in Unterlage 21.1 unterstellte Entlastung des nachgelagerten Verkehrsnetzes tatsächlich erreicht werden kann. Für die Stadt Lüneburg bringt die Autobahn kaum Entlastung. Südlich Lüneburg bis Wolfsburg muss auf der B4 mit zusätzlichem Schwerlastverkehr als Mautausweichverkehr gerechnet werden. Es fehlen hierzu Untersuchungen.

Der Plan sollte nicht festgestellt werden, solange es keine Lösungen für diese gravierenden Verkehrsprobleme gibt.

5 Verkehrsuntersuchung

(21.1 Verkehrsuntersuchung)

Allein aufgrund des regionalen Verkehrs ist kein Bedarf für die A39 begründbar.

Nur durch von der A39 angezogenen überregionalen Transitverkehr (auch zur Entlastung der A7 und A14) kommen Verkehrszahlen zustande, bei denen sich im Bereich Lüneburg zwei Fahrspuren pro Richtung rechtfertigen lassen, aber selbst mit diesen Verkehrszahlen lässt sich südlich von Uelzen keine Autobahn rechtfertigen, ein 2+1-Ausbau ist völlig ausreichend. Den überregionalen Transitverkehr und die damit verbundene Zusatzbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe durch den Bau einer Autobahn in das Wohngebiet Lüne-Moorfeld zu holen, widerspricht den Zielen der Raumordnung und §50 BImSchG.

Der Analysefall 2012 zieht Zahlen der Verkehrszählung 2010 heran. Bereits die Verkehrsuntersuchung im Planfeststellungsverfahren 2012 stützte sich auf sieben Jahre alte Zählenden (aus 2005). Die Zahlen aus 2005 und aus 2010 dürfen gerne zu einer möglichst realistischen Verkehrsprognose beitragen, zusätzlich sollten aber auch bereits existierende Zahlen der Straßenverkehrszählung 2015 herangezogen werden, zumindest sollte geprüft werden, ob die Prognosezahlen für 2015, die aus den Zählenden von 2010 errechnet worden sein müssten (die Unterlagen enthalten jedoch nur die Prognosedaten für 2030) halbwegs plausibel sind.

Vergleich des durch das Wohngebiet Lüne-Moorfeld (Streckenabschnitt Anschlussstelle Adendorf (B209) bis Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße(K53)) fließenden Verkehrs:

Verkehrszählung:	2005	2010	2015
KFZ/24h:	40.600	38.900	37.600
LKW/24h:	4.710	3696	3798
LKW-Anteil:	11,6 %	9,5 %	10,1 %

Der Rückgang von 2005 bis 2010 wurde mit der Wirtschaftskrise 2008 begründet. Danach wuchs die Wirtschaft, der Verkehr ging trotzdem zurück. Täglich führen 2015 nur 100 LKW mehr als 2010.

Wie man an der Verkehrszählung 2015 sieht, führt Wirtschaftswachstum nicht zwangsläufig zu einer höheren täglichen LKW-Belastung der Lüneburger Ostumgehung im Bereich Lüne-Moorfeld.

5.1 Verkehrsprognose

Vergleich des für den durch das Wohngebiet Lüne-Moorfeld (Streckenabschnitt Anschlussstelle Adendorf (B209) bis Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße (K53)) prognostizierten Verkehr in den verschiedenen Verkehrsuntersuchungen (Die Verkehrsuntersuchung 2010 war Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen 2012):

Verkehrsuntersuchung:	2010	2013	2015	---
Verkehrszählung:	2005	2010	2010	2015
Gezählte KFZ/24h:	40.600	38.900	38.900	37.600
Gezählte LKW/24h:	4.710	3696	3696	3798
Gezählte LKW-Anteil:	11,6 %	9,5 %	9,5 %	10,1 %
Prognosehorizont:	2025	2025	2030	---
Prognostizierte KFZ/24h:	59.900	56.900	61.300	---
Prognostizierte LKW/24h	10.260	9.400	9.020	---
Prognostizierter LKW-Anteil	17 %	17 %	15 %	---

Die niedrigeren LKW-Zahlen für 2030 werden mit einer "deutlich gedämpfteren Wirtschaftsprognose" begründet. Warum dann aber bei einer "deutlich gedämpfteren Wirtschaftsprognose" die Gesamtzahl der KFZ steigen soll, ist nicht nachvollziehbar.

Richtig ist, dass die Verkehrszahlen auf der A39 an die wirtschaftliche Entwicklung gekoppelt sind. Seriöse Wirtschaftswissenschaftler würden jedoch nicht einmal ernsthaft wagen, eine mehr als 2 Jahre in die Zukunft reichende Wirtschaftsprognose zu erstellen. So etwas kann nicht funktionieren, man wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach in die eine oder andere Richtung irren. Insofern haben die Ersteller der Verkehrsprognose sicher eine unlösbare Aufgabe bekommen, ganz sicher wird ihr Blick in die Zukunft so nicht eintreten.

Mit einer solchen Prognose erreichen die Planer mit im Vergleich zu 2012 identischen Lärmschutzmaßnahmen an den Immissionsorten günstigere Werte.

Die Zahlen werden angezweifelt. Hier wird mit Hilfe zu niedriger LKW-Zahlen am Lärmschutz für die Anwohner gespart.

Bei der Berechnung von Lärmwerten wird bezüglich der Windstärke und Windrichtung immer der für den Immissionsort ungünstigste Wert angenommen. Unverständlich ist, warum dies bezüglich der prognostizierten Verkehrszahlen nicht ebenfalls getan wird. Niemand kann ausschließen, dass in dem Fall, dass die A39 bis zum Jahr 2030 tatsächlich komplett gebaut ist, die LKW-Zahlen nicht bis zum Jahr 2040 oder 2050 auch über 14.000 oder 15.000 pro Tag steigen könnten. Warum also nicht zum bestmöglichen Schutz der Anwohner von einem Wirtschaftswachstum von 20 bis 30 % bis 2030 ausgehen?

Gerade beim LKW-Verkehr könnte die Prognose deutlich fehlschlagen, denn die rasante technische Entwicklung bezüglich des autonomen Fahrens könnte bereits vor 2030 LKW-Transporte durch eingesparte Personalkosten deutlich vergünstigen.

Um eine Verkehrsprognose besser beurteilen zu können, sollten Prognosezahlen alle Prognosefälle für die Jahre, in denen Verkehrszählungen stattfinden werden, enthalten sein.

6 Raumordnungsverfahren

(01 Erläuterungsbericht, Anlage 3)

Keine der früheren Einwendungen, die ein neues Raumordnungsverfahren zur Folge gehabt hätten, ist ausreichend abgearbeitet worden, denn es hat kein neues Raumordnungsverfahren gegeben. Stattdessen werden in einer Anlage die Ergebnisse der Variantenvergleiche des Raumordnungsverfahrens dargestellt.

Im Raumordnungsverfahren erscheinen die Grenzen der Suchräume willkürlich. Aufgrund dieser Suchräume wurden denkbare Varianten westlich um Lüneburg herum, die dann aber bereits nördlich von Bad Bevensen oder sogar nördlich von Bienenbüttel wieder auf die Ost-Varianten treffen, von vornherein ausgeschlossen. Dass hier höhere Raumwiderstände vorherrschen als im Siedlungsgebiet Lüneburg, ist zumindest nicht zwangsweise gegeben. Die Linienbestimmung ist insofern möglicherweise fehlerhaft. Ohnehin hätte das Siedlungsgebiet Lüneburg, wie bereits in einer früheren Einwendung gefordert, aufgrund des sehr hohen Raumwiderstands von vornherein aus dem Suchraum ausgeklammert werden müssen.

Welchen Sinn hat es, großräumige Variantenvergleiche des Raumordnungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren noch einmal in die Unterlagen (Anlage 3 zum Erläuterungsbericht) aufzunehmen? Das Planfeststellungsverfahren setzt auf dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante auf. Hier sind nur noch Abweichungen von einigen Metern möglich, kleinräumige Variantenvergleiche beispielsweise für die Optimierung einer Anschlussstelle.

Der in Anlage 3 zum Erläuterungsbericht aufgeführte Variantenvergleich GP2-5 weist andere Bewertungen der Schutzgüter auf, als der Vergleich derselben Varianten im Raumordnungsverfahren und kommt zu einem unterschiedlichen Ergebnis. Dies ist aufgrund politischen Drucks geschehen und zeigt, wie willkürlich die Bewertungsmethodik ist. Ein weiterer Kritikpunkt am Raumordnungsverfahren wurde ebenfalls nicht ausgeräumt: die Methodik bot keinerlei Möglichkeit, die sich am Ende als am wenigsten ungünstig herausstellende Variante als immer noch sehr ungünstig und somit nicht realisierungswürdig zu bewerten.

Wir verweisen hiermit nochmals ausdrücklich auf die Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung von Volker Constien, die der NLStBV seit Juni 2008 vorliegt und verfügbar ist unter folgender Adresse:

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/A39_analyse_landespl_festst.pdf

6.1 Nichteinhaltung RAA

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.3.3)

Das Raumordnungsverfahren war 2007 abgeschlossen, seit 2008 und somit auch in den Planfeststellungsverfahren 2012 und 2017 gelten die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) von 2008. Das Raumordnungsverfahren hatte mit der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante ein Ergebnis, bei dem zahlreiche Entwurfsparameter der RAA Abschnitt 1 nicht eingehalten werden können.

Mit einem Tempolimit und Verflechtungsstreifen wird versucht, diese RAA-Verletzungen auszugleichen (siehe [2, Entwurfsparameter]), diese Nachteile der Trassenführung hätten sich jedoch nicht nach einem Raumordnungsverfahren ergeben, dass die RAA bereits in den Variantenvergleichen berücksichtigt hätte. Das Wohngebiet Moorfeld hätte dann wegen der Unmöglichkeit der Umsetzung der RAA einen höheren Raumwiderstand, somit wäre es nicht zu der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante gekommen.

Bereits im Raumordnungsverfahren wurde erkannt, dass die Kurvenradien der Ostumgehung zu eng sind, daher war zunächst die "Klostertrasse" als Vorzugsvariante bestimmt worden, die aber aufgrund politischen Drucks verworfen wurde. Der Variantenvergleich wurde ohne Berücksichtigung des sich aus dem engen Kurvenradius der Ostumgehung ergebenden Raumwiderstand wiederholt, was dann zu der "Ostumgehungstrasse" geführt hat. Danach

eingereichte Einwendungen im Raumordnungsverfahren haben zu keiner Planänderung geführt.

Wir beantragen, die Planungen für die A39 einzustellen, hilfsweise ein neues Raumordnungsverfahren unter Berücksichtigung der durch die Entwurfparameter der RAA erhöhten Raumwiderstände auf der Ostumgehung durchzuführen.

7 Verkehrsqualität

Siehe auch [2 Entwurfparameter] und [6.1 Nichteinhaltung RAA].

Die Erbstorfer Landstraße ist bereits heute zu Stoßzeiten überlastet. Morgens zwischen 7:30 Uhr und 8:00 Uhr staut sich der Verkehr aufgrund zahlreicher Ampeln stadteinwärts. Die Stadt Lüneburg plant neben einer moderaten Verdichtung im Wohngebiet Ebensberg mittelfristig ein weiteres Wohngebiet in Richtung Erbstorf, das die Situation auf der Erbstorfer Landstraße weiter verschlimmert. Spätestens im Rahmen der A39-Planungen sollte eine Lösung für dieses Problem gefunden werden, die Anwohner befürchten hier eine verstärkte Belästigung und Gesundheitsgefahr durch Lärm und Abgase und neben der verschlechterten Nutzbarkeit der Erbstorfer Landstraße eine größere Gefahr für die Schulkinder, für die die Erbstorfer Landstraße ein Teil des Schulwegs ist.

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.1.2)

Für den Planungsabschnitt 1 der A39 und für mindestens einen Knotenpunkt auf der B216 wird eine Qualitätsstufe D des Verkehrsablaufs vorausgesagt. Diese wird einerseits als ausreichend bezeichnet, andererseits wird beschrieben, dass die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer deutlich beeinträchtigt und dass die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer beträchtlich sind.

Auf der B216 sind auf dem Weg von Lüneburg sowohl in Richtung Bleckede als auch in Richtung Barendorf mehr Ampeln geplant als heute vorhanden sind. Dies sorgt für schlechteren Verkehrsfluss und verlängerte Wartezeiten.

Wir beantragen jede die Verkehrsqualität betreffende Verschlechterung des heutigen Zustands auszuschließen.

(05 Lageplan Blatt 07)

Auf der B4 von Süden kommend, erfolgt für die Einfädelung auf die A39 eine Reduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen. Dies ist eine Verschlechterung des heutigen Zustands. Die B4 wird weiterhin als Lüneburger Ostumgehung genutzt, hier könnte die Reduzierung auf einen Fahrstreifen in Stoßzeiten zu Staubildung führen.

Hätte man die A39 länger auf der B4-Trasse geplant und wäre nicht bereits im Bereich der B216 abgezweigt, hätten Probleme mit der Verkehrsqualität reduziert werden können, weil dann die Abzweigung in einem Bereich mit geringerer Verkehrsstärke auf der B4 erfolgt wäre.

8 Umleitungskonzept

(01 Erläuterungsbericht, 4.4.1.4 Mittelstreifenüberfahrten, Seite 81)

In der Erwidernng auf Einwendungen von 2012 und im Erörterungstermin 2013 wurde ein Umleitungskonzept in Aussicht gestellt. Liegt es mittlerweile vor? Es sollte für die Bauphase nicht nur weiträumige, sondern auch kleinräumige und städtische Umfahrungen beinhalten und für die Betriebsphase für jeden möglicherweise von einer Sperrung betroffenen Abschnitt bzw. Anschlussstelle eine innerstädtische hinreichend leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit.

Einige Stellen zum Herausnehmen der Mittelleitplanke sind sowohl für geplante Sanierungsarbeiten als auch für ungeplante kurzfristige Sperrungen (etwa nach einem Unfall) keinesfalls ausreichend.

Dass bei Sperrungen ein erhebliches Umleitungsproblem entsteht, konnten wir in der Vergangenheit häufig erleben, selbst eine einspurige Verkehrsführung in eine Richtung ist problematisch. Der Verkehr fließt dann ungeordnet über das städtische Verkehrsnetz ab und bewirkt in weiten Teilen der Stadt ein Verkehrschaos. Für das Wohngebiet Lüne-Moorfeld bedeutet dieses Dauerstau auf der Erbstorfer Landstraße, verbunden mit erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen.

Hier besteht ein Problem, welches in den vergangenen Jahrzehnten für die Ostumgehung nicht gelöst werden konnte. Eine Untersuchung der Effekte von Sperrungen (einzeln in jede Richtung sowie Vollsperrung) der A39 auf das nachgelagerte Straßennetz fehlen in den Planungsunterlagen.

Schon im Raumordnungsverfahren hätte dieses Problem Berücksichtigung finden müssen und in Folge davon eine Bewertung im Variantenvergleich.

Die Vernachlässigung dieses Aspektes im Raumordnungsverfahren ist fehlerhaft, im Ergebnis hätte es zu einer anderen Vorzugsvariante kommen können.

Wir beantragen das Raumordnungsverfahren unter Einbeziehung dieses Aspekts erneut durchzuführen.

9 Interessenskonflikte der Kommunen

Die Verschwenkung der B216 ist auf Drängen der Stadt Lüneburg entstanden, die sich andernfalls in ihren Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt sieht. Der Konflikt des öffentlichen Interesses des Bundes und des öffentlichen Interesses der Stadt Lüneburg ist hier nicht sauber abgewogen worden. Die Verschwenkung der B216 ist teuer und verkehrlich nachteilhaft.

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 Nachteile durch eine nahegelegene Rastanlage fürchtet.

10 Naturschutz

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.3: Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag)

Siehe [1.1 Naturschutzfachlicher Planungsauftrag]

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.6)

Im Abschnitt 1 der A39 liegen mehrere artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, die mit "überwiegendem öffentlichen Interesse" entkräftet werden sollen. Hier wird die "Alternativlosigkeit" (Seite 31) des Bauvorhabens angeführt, an anderer Stelle jedoch die bedarfsgerechte Alternativplanung (B4-Ausbau 2+1 mit Ortsumgehungen) aufgrund geringerer verkehrlicher Wirksamkeit ausgeschlossen. Dabei zeigen die Zahlen des Bezugsfalls der Verkehrsprognose für 2030, dass im Bereich Lüneburg der vorhandene vierstreifige Querschnitt und südlich Lüneburgs ein 2+1-Querschnitt ausreichend wären. Zwischen Lüneburg und Melbeck ist sogar bereits heute ein überdimensionierter vierstreifiger Querschnitt vorhanden. Südlich von Lüneburg rechtfertigen die Bezugsfall-Prognosezahlen keinen Autobahnbau.

Zusammenfassend: Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG können nicht mit einem überwiegenden öffentlichen Interesse entkräftet werden, es darf hier keine Ausnahmen geben.

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 5.2)

Die beschriebenen Auswirkungen auf Pflanzen (Abschnitt 5.2.1.2), und Tiere (Abschnitt 5.2.2.2) sind nicht gerechtfertigt, weil sie ebenso nicht mit „überwiegendem öffentlichen Interesse“ begründet werden können.

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 5.5)

In Abschnitt 5.5 werden die Angaben aus Abschnitt 2.6 näher beschrieben, es werden mehr vom Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG betroffene Vogelarten genannt als in Abschnitt 2.6. Aus dem bereits genannten Grund darf es hier keine Ausnahmen geben. Für den Baumpieper ist aufgrund der angeblich günstigen Bestandssituation keine Maßnahme geplant. Ob der Bestand jedoch tatsächlich immer noch so gut ist, ist ungewiss, die Brutvogelerfassung ist 2008 erfolgt.

(01 Erläuterungsbericht, Abschnitt 8)

Im Abschnitt 8 des Erläuterungsberichts wird behauptet, es gäbe auf der gesamten Strecke zwischen Lüneburg und Wolfsburg keine unüberwindbaren Hindernisse. Für jeden der weiteren Abschnitte wird versucht, diese Behauptung zu untermauern, in diesen Abschnitten sind die Planungsarbeiten jedoch noch gar nicht so weit vorangeschritten, dass die Naturschutz-Auswirkungen komplett überblickt werden können.

Keine Lösung gibt es für die Brutgebiete verschiedener Vögel, Fledermäuse und Eidechsen bereits im Abschnitt Abschnitt 1.

Im weiteren Verlauf der Trasse drohen Schädigungen wertvolle Moore und FFH Gebiete. Hinzu kommen ungelöste Probleme in Sachen Ortolan, Wachtelkönig und Azurjungfer.

Betrachtet man allein die Anzahl der angeblich nicht mehr unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Probleme, die einer vertieften Untersuchung bedürfen, wird deutlich, dass keine Planfeststellung für den Abschnitt 1 erfolgen darf. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass ja eine wesentlich naturschutzverträglichere Lösung existieren würde, nämlich der bedarfsgerechte 2+1-Ausbau der B4 mit Ortsumgehungen.

10.1 Artenschutz

In den vergangenen 27 Jahren nahm die Insektenpopulation in Deutschlands Naturschutzgebieten durchschnittlich um 76 %, im Hochsommer um 82 % ab.

<http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0185809> (oder http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2017-10-18_R%C3%BCckgang_Insekten.pdf)

Unter Anderem daraus folgt natürlich ein Rückgang der Vogelpopulationen siehe Antwort der Bundesregierung vom 02.05.2017 auf eine Kleine Anfrage:

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/121/1812195.pdf> (oder http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2017-05-02_Bundestag_1812195.pdf)

Vor diesem Hintergrund ist es unverantwortlich, die Natur in Deutschland weiterhin durch den Bau neuer Autobahnen zu zerstören. Auch die Anwohner des Abschnitts 1 sind von diesem gesamtdeutschen Problem betroffen und sehen sich durch die fortschreitende Naturzerstörung und den Flächenverbrauch in ihrer Lebensqualität eingeschränkt.

(19.2 Artenschutzbeitrag)

Der Wolf wird aus der Betrachtung ausgeschlossen (Abschnitt 4.1.7.3), weil er angeblich nur in über 40 km Entfernung vorkomme. Das ist falsch, es gab bereits Sichtungen in Bardowick, Adendorf und Deutsch-Evern, er ist also mittlerweile im Bereich Lüneburg angekommen. Im Planungsabschnitt 2 der A39 wird er durch die Zerschneidung in seinem Wanderverhalten eingeschränkt, daher darf auch der Abschnitt 1, der durch seinen Endpunkt den Beginn des Abschnittes 2 markiert, nicht planfestgestellt werden.

Der Schwarzstorch fehlt im Artenschutzbeitrag, es gab im Juli 2017 eine Sichtung in Erbstorf, die sogar der Lüneburger Landeszeitung eine Meldung wert war: [Anlage 3]:

<https://www.lzplay.de/index.php/2017/07/12/schwarzstorch-flaniert-durch-erbstorf/>
(oder http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2017-07-12_LZ_-_Schwarzstorch_in_Erbstorf.pdf)

(19.4 Faunistische Gutachten)

Der "Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau" des Bundesverkehrsministeriums sieht vor, dass Gutachten und Kartierungen nicht älter als 5 Jahre sein dürfen. Dies sollte in diesem Planänderungsverfahren berücksichtigt werden, da das Planfeststellungsverfahren insgesamt ungewöhnlich lange dauert und einige Kartierungen zum Zeitpunkt der ersten Planauslegung bereits vier Jahre alt waren. Diese sind mittlerweile fast 10 Jahre alt, so dass sich inzwischen gravierende Änderungen im Bestand ergeben haben könnten.

- Fledermauserfassung: 2008
- Brutvogelerfassung: In dem Bericht von April 2012 steht, dass die Erfassung 2008 erfolgt ist.
- Amphibienerfassung: Bericht April 2012, Kartierungen 2008
- Reptilienerfassung: In dem Bericht von April 2012 steht, dass die Erfassung 2008 erfolgt ist.
- Laufkäfererfassung: 2010
- Fischottererfassung: 2008
- Haselmauserfassung: In dem Bericht von April 2012 steht, dass die Erfassung 2009/2010 erfolgt ist.
- Fischeerfassung: In dem Bericht von April 2012 steht, dass die Erfassung 2008 erfolgt ist.
- Muschelerfassung: In dem Bericht von April 2012 steht, dass die Erfassung 2008 erfolgt ist.

Wir beantragen, dass die faunistischen Gutachten und Kartierungen aktualisiert werden. Die Planungen der A39 sind an die Ergebnisse der neuen faunistischen Gutachten und Kartierungen anzupassen.

11 Lärmschutz

(01 Erläuterungsbericht,
17.1 Schalltechnische Untersuchung)

Die Wohnbebauung in Moorfeld erstreckt sich laut Erläuterungsbericht, Tabelle 4-1 (Seite 56) von Bau-km 4+200 bis 4+700. In Tabelle 6-1 (Seite 190) ist das Wohngebiet Moorfeld von Bau-km 4+200 bis 4+660 angegeben. Diese widersprüchlichen Angaben sind zu bereinigen.

In Abschnitt 4.7.2 ist die Position des Lärmschutztunnels mit Bau-km 4+286,25 bis 4+667,515 angegeben, also mit 381 m Länge ohne die unmittelbar angrenzende Brücke der Erbstorfer Landstraße. Zusammen mit der Brücke wird eine Länge von 398 m genannt. In Abschnitt 4.8 wird das Ende des Lärmschutztunnels bei Bau-km 4+685,75 genannt, folglich inklusive Brücke, damit ergibt sich eine Länge von 399,5 m. Diese widersprüchlichen Angaben sind zu bereinigen.

Durch eine Verkehrsprognose mit weniger LKW-Verkehr (siehe [5.1 Verkehrsprognose]) kommen die Planer mit im Vergleich zu 2012 identisch dimensioniertem Lärmschutz auf niedrigere Immissionswerte. Die prognostizierten LKW-Zahlen werden angezweifelt, es könnte möglicherweise zu mehr LKW-Verkehr kommen (der ab einem Anteil ab 10 % dominant ist), die geplanten Lärmschutzanlagen sind nicht ausreichend.

Die meisten Lärmschutz-Einwendungen aus dem Planfeststellungsverfahren 2012 gelten unverändert weiter: Es werden nicht die für die Anwohner ungünstigsten Fälle betrachtet.

Eine nasse Fahrbahn ist deutlich lauter als die bei der Berechnung angesetzte trockene Fahrbahn.

Die gemäß 16. BImSchV angesetzte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beinhaltet Wochenenden und Feiertage, an denen weniger Verkehrsaufkommen herrscht. Da Schwerverkehr ab einem Anteil von 10 % dominant ist, dieser aber an Sonn- und Feiertagen nicht vorkommt, müsste statt der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke angesetzt werden.

Stoßzeiten werden durch die Mittelwertbildung relativiert, die zur Anwendung kommenden Richtlinien für Lärmschutz von 1990 sind wissenschaftlich überholt. Im Städtebau gelten niedrigere Grenzwerte nach DIN 18005.

Bei der durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerten wurden die Gesundheitsgefährdungen berücksichtigt, diese Einschätzungen sind aber seit Langem durch wissenschaftliche Erkenntnisse widerlegt.

Das Umweltbundesamt informiert unter

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm>
(oder http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2017-08-23_Umweltbundesamt_Str%C3%9Fenverkehrsl%C3%A4rm.pdf)

darüber, dass im Allgemeinen bei Mittelungspegeln (L_m) innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Diese Bedingungen würden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen. Tagsüber sei bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Seit Jahren bekannte medizinische Gutachten belegen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV zu hoch angesetzt sind und dass auch darunter liegende Werte negativen Einfluss auf die Gesundheit nehmen können.

Die 16. BImSchV ist somit erwiesenermaßen ungeeignet, dem Schutzgut 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 ihr erwachsenden Bestimmungen/Grenzwerte etc. hätten somit in keiner Phase des geplanten Autobahnbaus zu Grunde gelegt werden dürfen.

Für den offenporigen Asphalt wird für 8 Jahre eine Lärminderung von 5 dB(A) angesetzt. Die Nutzungsdauer des OPA müsste demnach auf maximal 8 Jahre festgeschrieben werden. Die Nutzungsdauer des OPA bzw. ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass die avisierte Lärminderung von 5 dB(A) sich nicht vor Ablauf der Nutzungsdauer verringert, ist in den Planungsunterlagen zu ergänzen.

Die Kosten für die zyklische Erneuerung des OPA müssten zu den sonstigen Kosten für Lärmschutz addiert werden und hätten somit ebenso wie die Kosten für den Lärmschutztunnel in Moorfeld im bereits im Variantenvergleich des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt werden müssen.

Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nicht, dass die PKW an den Ausgängen des Lärmschutztunnels von 80 km/h auf 100 km/h beschleunigen. Das Beschleunigen ist jedoch lauter, als wenn konstant 100 km/h gefahren wird.

Der Lärmschutztunnel wirkt wie ein "Schalltrichter", der sehr viel Lärm an seinen Ausgängen abgibt. Zusätzlich kommt es zu einem Knalleffekt, dem sogenannten "Sonic Boom". Nur eine Verlängerung des Tunnels in beide Richtungen kann die Anwohner hinreichend davor schützen.

Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nicht, dass in der Realität häufig mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird. Es ist durch geeignete Mittel sicherzustellen, dass dies in den Bereichen, die akustische Auswirkungen auf Wohngebiete haben, nicht ungestraft möglich ist. Die Anwohner in Moorfeld fordern eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, die auch auf Autobahnen durch andere Städte gilt.

Nördlich des Lärmschutztunnels ist kein Lärmschutzwall in Richtung Gerhard-Hauptmann-Straße mehr vorgesehen, an gleicher Stelle gibt es heute an der Ostumgehung einen Lärmschutzwall. Dies hat eine deutliche Verschlechterung der Situation der dortigen Anwohner zur Folge, die Schallschutzwirkung des stattdessen verbauten offenporigen Asphalts entfaltet sich nur bei trockener Fahrbahn und lässt mit der Zeit nach und. Trotz Einhaltung der RLS-90-Grenzwerte kann der Lärm krank machen.

Zufriedenstellenden Schutz kann hier nur eine deutliche Verlängerung des Lärmschutztunnels nach Norden bieten. Gleiches gilt in Richtung Süden: den Anwohnern in der Scheffelstraße wird lediglich billiger passiver Lärmschutz zugestanden. Wenn man schon entgegen den Erfordernissen der Raumordnung und entgegen der Zusicherung im Planfeststellungsverfahren für die Ostumgehung eine Autobahn mitten durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet plant, haben die Anwohner ein Anrecht auf den bestmöglichen, auch über den gesetzlichen Mindeststandard hinausgehenden aktiven Lärmschutz, und zwar so weitreichend, dass keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten sind, auch nicht durch allzu hohe Mauern, die Grundstücke verschatten.

Nur ein in beide Richtungen deutlich verlängerter Tunnel, dessen Ausgänge sich in größerer Entfernung von der Wohnbebauung befinden, kann hier ausreichende Schutzwirkung bieten.

Vor diesem Hintergrund verstößt die aktuelle Planung des Abschnitts 1 der A39 gegen § 50 BImSchG.

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.

Bei der Gestaltung des Lärmschutztunnels haben die Planer im Vergleich zu 2012 eine Sparmaßnahme entdeckt (Unterlage 9.3, Maßnahme 11.2): bisher geplante Strauchpflanzungen sowie Einzelbäume und Baumgruppen sollen entfallen. Die Zielkonzeption der Maßnahme hat sich hingegen nicht geändert: Schaffung einer Begegnungsstätte im Bereich der Tunneloberfläche.

Wir beantragen, die Tunneloberfläche so zu gestalten, dass das genannte und wie gesagt immer noch beabsichtigte Ziel, eine Begegnungsstätte zu schaffen, adäquat erreicht wird. Außerdem wird beantragt, die Gestaltung so vorzunehmen, dass die Gärten und Häuser inkl.

Obergeschosse der direkten Anwohner vor Einblick durch auf dem Lärmschutztunnel befindliche Menschen geschützt sind.

12 Luftschadstoffe

(17.2 Luftschadstoff Untersuchung)

Das Bezugsjahr 2020 ist als das Jahr der möglichen Verkehrsfreigabe wesentlicher Teile der Planung unrealistisch, allein die Bauzeit des Lärmschutztunnels soll mindestens 3 Jahre betragen.

Der für die Betrachtungen im Bezugsjahr 2020 angesetzte Jahresmittel-Grenzwert für PM_{2.5} ist der seit 2015 geltende Grenzwert von 25 µg/m³ und nicht der ab 2020 geltende Grenzwert von 20 µg/m³.

Die Emissionsbestimmung erfolgte mit Hilfe des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ Version 3.2 (UBA, 2014) bestimmt. Die seit 2015 bekannten erhöhten Schadstoffausstöße bei Diesel-PKW werden von diesem Handbuch nicht erfasst. Die Basis der Berechnungen sollte nicht der auf einem Prüfstand für die Typzulassung, sondern der unter realen Bedingungen gemessene Schadstoffausstoß sein.

Trotz der durch den Deutschen Wetterdienst durchgeführten Übertragbarkeitsprüfung der Winddaten der Station Faßberg auf den Bereich des Lüneburger Stadtgebietes bleibt die Übertragbarkeit aufgrund des Höhenunterschieds zweifelhaft. Es bleibt unklar, warum nicht die Wetteraufzeichnungen der Station Lüneburg herangezogen wurden.

Dass es im Bereich des Abschnitts 1 der geplanten A39 zu Inversionswetterlagen kommen kann, ist unbestritten. Die Luftschadstoff-Untersuchung enthält jedoch keine Angaben zu deren Häufigkeit und Auswirkungen auf die Schadstoffkonzentration an den Immissionsorten. Bei Inversionswetterlagen verteilen sich die Luftschadstoffe langsamer in der Umgebung und bleiben länger im Wohngebiet.

Es wurde nur der reibungslose Verkehrsablauf betrachtet, keine Staus und Umfahrungen durch das Stadtgebiet und auch nicht die geänderte Verkehrsführung während der mehrjährigen Bauphase. In stockendem Verkehr ist der Schadstoffausstoß durch ständiges Anfahren deutlich größer als in fließendem Verkehr. 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 Luftschadstoff-Untersuchung beschränkt sich auf NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5}. Zumindest für O₃ gibt es Grenzwerte, die bereits seit Jahren in einigen Städten überschritten werden. Auch die CO₂-Emissionen sollten untersucht werden.

In einigen Grafiken der Untersuchung werden einige Farben in den Legenden nicht korrekt dargestellt.

Da die Luftschadstoffe an den Enden des Lärmschutztunnels konzentriert austreten, müsste sich hier eine überdurchschnittlich hohe Luftbelastung ergeben. In den Grafiken der Untersuchung sieht es dagegen eher so aus, als würde der Lärmschutztunnel sämtliche in ihm emittierten Schadstoffe absorbieren bzw. als würden die Fahrzeuge mit Beginn des Tunnels plötzlich aufhören, Schadstoffe zu emittieren.

Insbesondere die Darstellung der NO₂-Belastung wird angezweifelt, denn laut Umweltbundesamt (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide> oder http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2016-12-22_Umweltbundesamt_Stickstoffoxide.pdf)

überschreiten die gemessenen Stickstoffdioxid-Konzentrationen an weit mehr als der Hälfte der verkehrsnahen Stationen den seit 2010 einzuhaltenden Jahresmittel-Grenzwert von 40 µg/m³. Dass die Luftschadstoff-Untersuchung zu einem völlig anderen Ergebnis kommt, könnte auch damit zusammenhängen, dass von zu niedrigen Emissionen pro (Diesel-)Fahrzeug

ausgegangen wird, was ja seit dem Diesel-Skandal hinlänglich bekannt ist. Gerade den Immissionsorten in der Nähe der Ausgänge des Lärmschutztunnels ist daher mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen.

Zum Schutz der Anwohner und der Kindergartenkinder beantragen wir eine Auflage zur Einrichtung von Messpunkten für NO₂, PM10 und PM2,5 und O₃ am Kindergarten Brandheider Weg, am westlichen Ende der Gerhart-Hauptmann-Straße und am Wendepplatz der Chamissostraße.

Die Luftschadstoff-Untersuchung sollte durch ein umweltmedizinisches Gutachten ergänzt werden.

Die Angabe der Grenzwerte in g/m³ täuscht über die Anzahl der Partikel hinweg: Ein Partikel PM10 hat das Volumen und bei gleicher Zusammensetzung auch das Gewicht von 64 Partikeln PM2,5.

Für noch kleinere Partikel (PM1, PM0,1), die noch gesundheitsgefährdender (weil direkt „blutgängig“) sind, gibt es keine Grenzwerte und wahrscheinlich auch messtechnische Probleme.

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen einen Anstieg der Todesrate durch Atemwegserkrankungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen und eine Krankheitszunahme bei Personen mit Atemwegserkrankungen durch Partikel kleiner PM2,5 und kleiner PM0,1 (siehe Einwendungen von 2012). Eine andere wissenschaftliche Untersuchung belegt ein ausgeprägtes Defizit der Lungenfunktion bei 18-Jährigen, die langjährig innerhalb von 500 m an einer Autobahn oder Hauptverkehrsstraße gewohnt haben (siehe Einwendungen von 2012). Weitere wissenschaftliche Untersuchungen belegen die Schädlichkeit von Diesel-Abgasen, die Lungen- und Blasenkrebs auslösen können (siehe Einwendungen von 2012). Der gesamte Schwerverkehr und jeder vierte PKW sind Dieselfahrzeuge, die Belastung an den Immissionsorten in der Nähe der Ausgänge des Lärmschutztunnels ist gesundheitsgefährdend.

Der Facharzt für Lungen- und Bronchialheilkunde Dr. Christian Gade aus dem Wohngebiet Moorfeld beschreibt in seiner Einwendung (http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/2017-10-22_A39_Einwendung_Dr._Gade.pdf), dass bei noch stärkerem Verkehr in Moorfeld die schweren Erkrankungen und Todesfälle bei Anwohnern zunehmen werden. Bereits heute gibt es laut Darstellung von Anwohnern in der Lenastraße eine auffällige Häufung von Krebsfällen.

Dass laut der vorliegenden Luftschadstoff-Untersuchung bereits wenige Meter von der Autobahn entfernt alle Grenzwerte eingehalten werden, zeigt zusammen mit den genannten wissenschaftlichen Untersuchungen, dass die Grenzwerte ihren Zweck, die Gesundheit der Menschen zu schützen, nicht in ausreichendem Maße erfüllen.

Nur ein in beide Richtungen deutlich verlängerter Tunnel, dessen Ausgänge sich in größerer Entfernung von der Wohnbebauung befinden und der mit Anlagen zur wirksamen Filterung der Abgase ausgestattet ist, kann hier eine ausreichende Schutzwirkung bieten.

Vor diesem Hintergrund verstößt die aktuelle Planung des Abschnitts 1 der A39 gegen § 50 BImSchG.

13 Bauphase

Während der gesamten Bauphase ist die Verkehrsqualität auf der Ostumgehung stark eingeschränkt, das innerstädtische Verkehrsnetz wird stärker überlastet als bereits heute. Zu Stoßzeiten könnte der innerstädtische Verkehr zum Erliegen kommen. Bereits bei der aktuellen Einschränkung an der Stadtkoppel in Fahrtrichtung Süden (wegen des Baus einer Lärmschutzwand, die später beim Bau der A39 ersetzt werden soll) kommt es auf der Ostumgehung zu Stau bis Lüneburg-Nord und zu Staubildung in weiten Teilen des innerstädtischen Straßennetzes.

Da laut Aussage der Planer (in der Erwiderung auf Einwendungen 2012) im Planfeststellungsverfahren nicht zugesichert werden kann, dass bestimmte öffentliche Straßen nicht als Baustellenzufahrt dienen werden, sondern allenfalls, dass diese Straßen nicht als Baustellenzufahrt vorgesehen sind, befürchten die Anwohner des Brandheider Wegs und östlich angrenzender Straßen sowie die Anwohner der Hölderlinstraße und Gerhard-Hauptmann-Straße die Nutzung ihrer Straßen als Zufahrt zur Baustelle oder einem Material-Lager.

In der Erwiderung auf Einwendungen von 2012 wurde bestätigt, dass es im nachgeordneten Straßennetz zu verkehrsbehördlichen Anordnungen kommen kann. Die Anwohner haben also weiterhin Parkverbote zu befürchten. Allein für den Lärmschutz tunnel steht eine 3-jährige Bauzeit in Aussicht.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, die großen Baufahrzeuge und die Verkehrsbehinderungen entstehen nicht nur zusätzlicher Lärm und Schadstoffe, sondern auch Unfallgefahren. Es ist zu vermuten, dass diese Belastungen insbesondere für den Kindergarten Brandheider Weg, aber auch für die Anwohner der betroffenen sowie angrenzenden Straßen nicht zumutbar sind.

Die in Abschnitt 5.1.2 des Erläuterungsberichts beschriebenen Maßnahmen zur Minimierung des Baulärms erscheinen nicht als zwingende Vorgabe, sondern als Empfehlung, die durchaus Ausnahmen zulassen könnte. Die Planunterlagen sind dahin gehend anzupassen, dass die Anwohner hinreichend vor Belästigungen durch den Bau geschützt sind (und zwar zwingend, nicht in Form von Empfehlungen):

- Kein Baustellenverkehr darf durch Wohngebiete geführt werden, auch nicht in Ausnahmefällen.
- Vorhandene Lärmschutzanlagen dürfen während der Bauphase nicht zurückgebaut werden.
- Die Baustellen sind mit temporären, ausreichend dimensionierten Lärmschutzwänden auszustatten.
- Es sind ausschließlich moderne, aktuellen Lärmschutzstandards entsprechende Baumaschinen zu verwenden.
- An nahegelegenen Immissionspunkten ist der Baulärm zu messen, gegebenenfalls ist am Lärmschutz nachzubessern

14 Mögliche Schäden an Gebäuden

Mögliche, durch den Bau oder Betrieb der A39 verursachte Schäden durch Vibrationen bzw. Erschütterungen an Gebäuden in der Nähe der Trasse sind durch den Bund zu entschädigen. Die Planunterlagen sind dahin gehend anzupassen, dass ist im Vorfeld der Baumaßnahmen allen Anwohnern im Abstand von weniger als 50 m von der geplanten Trasse eine Beweissicherung angeboten wird, deren Kosten der Bund zu tragen hat.