

Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz für den Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, 1. Bauabschnitt: Lüneburg-Nord (AS L 216) bis östlich Lüneburg (AS B 216)

Erörterung / Online-Konsultation zur 1. Planänderung

Vorhabenträgerin:

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nord - Außenstelle Lüneburg
Wilschenbrucher Weg 69, 21335 Lüneburg

Bis zum 31.12.2020:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Lüneburg
Am Alten Eisenwerk 2 D, 21339 Lüneburg

Zusammenfassung der in der Zeit vom 17.08.2020 bis zum 07.09.2020 nach dem PlanSiG durchgeführten Online-Konsultation - Teil II -

I.

Alle im Rahmen der Online-Konsultation eingegangenen Äußerungen wurden der Vorhabenträgerin zur Kenntnisnahme und Prüfung übersandt. Die inhaltliche Auswertung der Vorhabenträgerin zu den planungsinhaltlichen Fragen wird hiermit, in Form einer synoptischen Zusammenstellung, öffentlich zugänglich gemacht.

Die hiesige Veröffentlichung gilt, mit dem Teil 1 der Zusammenfassung, der die verfahrensrechtlichen Fragen aus der Online-Konsultation beantwortet, als Niederschrift über die durchgeführte Online-Konsultation. Sie steht für einen Veröffentlichungszeitraum von zwei Monaten auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unter <http://planfeststellung.strassenbau.niedersachsen.de/overview> unter dem Titel „Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg, 1. Bauabschnitt“ zur Verfügung.

Daneben ist die vollständige Auswertung und Zusammenfassung der Online-Konsultation auch auf dem niedersächsischen UVP-Portal unter <https://uvp.niedersachsen.de/startseite> (und dort unter dem Titel „Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg 1. Bauabschnitt“) öffentlich zugänglich.

II.

Nach dem Ergebnis des bisherigen Verfahrens sind durch die Vorhabenträgerin weitere Unterlagen angekündigt. Dazu gehören insbesondere:

- Nachkartierungen (Brutvögel, Totholzkäfer, Biber, Reptilien, Biotoptypen)
- Planänderung Anschlussstelle B 216 einschließlich Variantenuntersuchung
- Fachgutachtlich-geotechnische Stellungnahme (Baugrunduntersuchung)
- Lärmtechnische Detailberechnungen im Bereich des geplanten Lärmschutzdeckels
- Ergänzende lärmtechnische Unterlage nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19)
- Überarbeitung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und Umplanung der Regenrückhaltebecken Nr. 2, 3, 4.1 und 4.2 zu Retentionsbodenfilteranlagen
- Umleitungskonzept

Seitens der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist zu diesen Unterlagen eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vorgesehen. Die Auslegung der Unterlagen wird rechtzeitig vor Beginn bekanntgemacht.

Hannover, den 09.08.2021

gez. Broocks
(Verhandlungsleiter)

gez. Hindahl
(für das Protokoll)



Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 1 – Lüneburg-Nord (L 216) bis östl. Lüneburg (B 216)

Zusammenfassung der Online-Konsultation nach dem PlanSiG Teil II

Juli 2021

Trägerin des Vorhabens:

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Nord
Außenstelle Lüneburg

Inhalt

1. Verfahrensrecht (Planfeststellungsvorbehalt, Zuständigkeit, Aktualität der Unterlagen).....	3
2. Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung, Linienbestimmung)	11
3. Umweltverträglichkeitsprüfung (Verfahren, Methodik, Schutzgüter)	18
4. Planrechtfertigung (Bedarfsfeststellung, Finanzierung, Varianten).....	20
5. Verkehrsprognose, -strukturdaten, -untersuchungen	29
6. Abschnittbildung und Folgemaßnahmen.....	33
7. Konkurrierende Fachplanung	35
8. Kommunalhoheitliche Belange	35
9. Hindernisse in Folgeabschnitten.....	38
10. Varianten (Trassierung, Tank- und Rastanlagen)	39
11. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen	42
12. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, Schutzgebiete, Artenschutz, Monitoring)	45
13. Entfällt	55
14. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen).....	55
15. Belange der Landwirtschaft (Flächeninanspruchnahme, Nutzungsbeeinträchtigungen)	58
16. Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Klimaziele, Umleitungskonzept)	63
17. Bauausführung / Baustellenverkehre (Bauablauf, Bauphasen)	67
18. Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange	69
19. Denkmalschutz.....	71
20. sonstige lokale Belange (Wohnumfeld, Naherholung)	71
21. Windenergieanlage, Energiewirtschaft.....	72
22. Jagd- und Fischerei	72
23. Umstufung im nachgeordneten Netz.....	73
24. Träger öffentlicher Belange	73

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>1. Verfahrensrecht (Planfeststellungsvorbehalt, Zuständigkeit, Aktualität der Unterlagen)</p>	
1	<p>Es wird auf eine Aufrechterhaltung der bereits erfolgten Einwände hingewiesen.</p>	<p>Die bereits erhobenen Einwendungen nehmen unverändert am weiteren Verfahren teil, wenn seitens der jeweiligen Einwender nichts anderes ausdrücklich erklärt wird. Durch die Trägerin des Vorhabens (TdV) ist deshalb geprüft worden, ob und inwieweit den bereits erhobenen Einwendungen mit der geänderten Planung entsprochen werden konnte oder die Beantwortung auf Grund der Aktualisierung und Fortschreibung der Planungsgrundlagen ebenfalls eine Aktualisierung und Anpassung erfahren musste.</p>
2	<p>Der Einwender stellt den Antrag den Plan nichtfestzustellen oder Auflagen bzw. Vorbehalte vorzusehen.</p>	<p>Die Forderung wird an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird von dem TdV zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde wird die Sachargumente der Einwender mit der Beantwortung des TdV abwägen. Sollten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Auflagen oder Vorbehalte notwendig werden, können diese in einen Planfeststellungsbeschluss integriert werden.</p>
3	<p>Zu Problem-Nr. 01.11 Warum wurde in der Überschrift zu den Einwendungen "mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufe" erwähnt? Früher erhobene Einwendungen gelten weiterhin (siehe Problem-Nr. 01.00-01).</p>	<p>Es handelt sich hierbei um ein vom TdV eingefügte Überschrift zur Gliederung und Aufteilung der zerschnittenen Einwendungen. In diesem Kapitel sind die Einwendungen zugeordnet worden, die dem "Verfahrensrecht-Bezugnahmen auf Vorbringen anderer Beteiligter oder auf Vorbringen in anderen Verfahren (mit Ausnahme der vorgängigen Planungsstufen)" zuzuordnen sind. Es handelt sich hierbei nicht um eine Wertung bzw. Stellungnahme des TdV. Die unter Problem-Nr. 01.1 genannten Antworten des TdV haben weiterhin Bestand.</p>
4	<p>Die aktuelle Planung muss in einem Erörterungstermin diskutiert werden. Es wird beantragt auf eine Erörterung nicht zu verzichten. (§17a Nr.5 FStrG)</p>	<p>Die Entscheidung über die Durchführung des Erörterungstermins obliegt gem. § 17a Satz 1 Ziff. 1 FStrG der Anhörungsbehörde. Die Online-Konsultation ersetzt gemäß dem Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG) einen Erörterungstermin.</p>
5	<p>Der Eingang des Einwendungsschreibens soll dem Betroffenen bestätigt werden. Zu Problem-Nr. 01.03-01 Ein Verlust des Einwendungsschreibens würde zu einer Nicht-Berücksichtigung von Einwendungen führen, die Antwort und eine Einladung zum Erörterungstermin unterbleiben. Damit besteht die Gefahr, dass Einwendungen im Erörterungstermin keine Berücksichtigung finden, weil der Einwender nicht eingeladen wurde. Der Einwender hat lediglich den Rückschein seines Einschreibens als Beweis für seine Teilnahme am Verfahren. Im Fall der Online-Konsultation ist nicht deutlich, ob eine Bestätigung der eingegangenen Emails erfolgen soll. Diese Bestätigung, die ebenfalls per E-Mail erfolgen könnte, wäre nicht aufwändig, sie ließe sich technisch als automatische Antwort auf die eingegangenen Emails realisieren. Damit wäre bestätigt, dass die Übertragung technisch funktioniert hat und die E-Mail somit eingegangen ist.</p>	<p>Der Eingang von Einwendungen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens wird generell nicht bestätigt. Der Einwender erhält im weiteren Verfahren eine Antwort zu seinen vorgetragenen Argumenten. Dies geschieht rechtzeitig vor dem Erörterungstermin.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
6	Der Einwander schließt sich der Jägerschaft, dem Bund und dem NABU an.	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen.</p> <p>Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen. Die Einwendenden erhalten eine Beantwortung zu dem / den von ihnen vorgetragenen konkreten Sachargument(en). Soweit Sie sich in Ihrer Einwendung auf Vorbringen anderer Einwendungen und Stellungnahmen beziehen, lässt dies einen hinreichend konkreten Bezug auf eine eigene persönliche Betroffenheit nicht ausreichend erkennen, so dass hierauf nicht geantwortet werden kann.</p>
7	Es wird beantragt die Unterlagen (inkl. der Einwendung) zu veröffentlichen. Die Einwendungen geben der Öffentlichkeit/Politik eine Übersicht zu den Einschränkungen auf die Lebensqualität der Betroffenen, die durch diese Planung verursacht werden. Eine Entscheidung über das Projekt der A39 kann erst nach dieser Abwägung erfolgen.	Der Bundestag hat das Gesamtnetzkonzept A39, A14 und B 190n mit der Verabschiedung des 6.Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (6. FStrabÄndG) in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Dadurch ist grundsätzlich davon auszugehen, dass das Projekt bei der Politik bekannt ist. Die Abwägung zu den Betroffenheiten und Belangen im Verhältnis zu dem Bedarf und der Rechtssicherheit der Planung des Projektes, obliegt der Planfeststellungsbehörde. Diese fasst unabhängig von Politik eine Entscheidung zum Planfeststellungsbeschluss. Hierfür werden alle Belange abgewogen und bewertet.
8	Die Pläne müssen neu ausgelegt werden, nachdem alle Anmerkungen aus den Einwendungen eingearbeitet worden sind	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Frage nach einer erneuten Auslegung stellt sich dann, wenn und soweit eine Überarbeitung der Planunterlagen neue oder stärkere Betroffenheiten erkennen lässt oder wesentliche gutachtliche Fachbeiträge neu eingebracht werden, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens erforderlich sind. Eine Auslegung mit Einarbeitung aller Einwendungen ist hingegen nicht vorzusehen. Nach § 74 VwVfG ist der Planfeststellungsbeschluss dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen. Eine Ausfertigung des Beschlusses ist mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Plans in den Gemeinden zwei Wochen zur Einsicht auszulegen; der Ort und die Zeit der Auslegung sind ortsüblich bekannt zu machen.</p>
9	Es wird beantragt, dass auf weitere und nachfolgende Erörterungen nicht verzichtet wird.	Die Online-Konsultation ersetzt gemäß dem Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG) einen Erörterungstermin mit persönlicher Teilnahme. Sollte im weiteren Verfahren neue Erörterungstermine anzusetzen sein, werden diese entsprechend den dann geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt.
10	Die Äußerungsfrist von 3 Wochen ab Auslegungsbeginn sei unzureichend, da für einen Laien deutlich mehr Zeit zum Überblicken der Unterlagen benötigt werde. Der TdV hat für die	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Auslegungszeiträume auf Grundlage des Verwaltungsverfahrensgesetzes (§ 73 VwVfG) und erstellt zur Begründung

Nr.	Einwand	Antwort
	Planung und Fehlerbeseitigung deutlich mehr Zeit zur Verfügung. Die Planung ist trotzdem noch stark fehlerbehaftet.	einen Verfahrensvermerk. Die Form des Erörterungstermins im Zuge der Online-Konsultation ist gemäß dem Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG) in § 5 geregelt. Eine Frist von 3 Wochen ist als ausreichend zu werten. Die Planunterlagen sind bereits 2017 ausgelegt worden.
11	Die Barrierefreiheit ist nicht gegeben. Damit ist die Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des UVP nicht gewährleistet. Somit ist das Verfahren ungültig.	Durch den Deutschen Bundestag wurde am 14.05.2020 der Gesetzentwurf "zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der Covid-19-Pandemie" angenommen, (siehe https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw20-de-planungssicherstellungsgesetz-695086). Im Vorfeld wurde vom Innenausschuss geprüft, wo die Erleichterungen des Informationszugangs noch in geeigneter Weise ergänzt werden können, um die barrierefreie Teilhabe weiter zu verbessern.
12	Die Aktualität der Unterlagen, Beurteilung der Umwelt- sowie FFH-verträglichkeit, wird angezweifelt. So wurden z.B. in der neuen Planungsraumanalyse (U19.6) auf Seite 12 Mängel bei der Erfassung von Vorkommen planungsrelevanter Arten genannt. Auf Seite 16 wird eine Rekartierung als "denkbar" bezeichnet. Auf Seite 17 wird angekündigt, dass 2020 nach Spuren von Bibern gesucht werden soll.	Die Belastbarkeit der Daten und Unterlagen ist mit dem Ergebnis der durchgeführten Planungsraumanalyse weiterhin gegeben. Da auch die letzte Aktualisierung und Überprüfung der Kartierdaten zu Beginn des Erörterungstermins in 2020 5 Jahre alt gewesen sein würden, wurde im Rahmen einer floristischen und faunistischen Planungsraumanalyse (FFPa) geprüft, ob sich seit der Ersterfassung die Standortbedingungen in naturschutzrechtlich relevanter Weise wesentlich geändert haben. Darüber hinaus wurde geprüft, ob abweichende artenschutzrechtliche Betroffenheiten durch ein geändertes Artinventar bzw. eine andere Individuendichte entstehen können, die zu anderen oder zusätzlichen planungsrelevanten Auswirkungen führen können. Die FFPa ist im UVP Portal Niedersachsen hinterlegt. Im Ergebnis ist immer noch davon auszugehen, dass sich durch Neuerfassungen keine planungsrelevanten Änderungen ergeben würden. Vorsorglich wird dies für die folgenden Arten(gruppen) in 2020 dennoch überprüft: - Brutvögel- Totholzkäfer- Biotoptypen- Biber- Reptilien
13	Die Kartierungen zu den Umweltbestandserfassungen sind teilweise älter als 5 Jahre und dürften deshalb nicht mehr verwendet werden. Folgende Daten sind veraltet:- Fledermauserfassung-Brutvogelerfassung- Amphibienerfassung-Reptilienerfassung-Laufkäfererfassung- Fischottererfassung-Haselmauserfassung-Fischerfassung- Muschelerfassung In einer öffentlichen Bekanntmachung vom 04.02.2020 wurden Kartierungsarbeiten für faunistische Untersuchungen im Abschnitt 1 für eine komplette Vegetationsperiode (1.3.2020 bis 28.2.2021) angekündigt. Die Ergebnisse dieser Kartierungsarbeiten und dadurch eventuell induzierte Planänderungen müssen in die Planungsunterlagen eingearbeitet werden. Eklatant wird dieses auch am Beispiel der Reptilien, z.B. der Zauneidechse deutlich. Es werden entsprechende Neukartierungen und die Anpassung der Planungen an deren aktuelle Ergebnisse verlangt.	Sofern Kartierdaten älter als 5 Jahre sind, ist zu prüfen, ob sich seit der Ersterfassung die Standortbedingungen in naturschutzrechtlich relevanter Weise wesentlich geändert haben. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob abweichende artenschutzrechtliche Betroffenheiten durch ein geändertes Artinventar bzw. eine andere Individuendichte entstehen können, die zu anderen oder zusätzlichen planungsrelevanten Auswirkungen führen können. auf dieser Grundlage ist zu entscheiden, ob die Aktualität der Daten nach wie vor gegeben ist oder ob neue Bestandserhebungen erfolgen müssen. Hierzu wurde eine floristische und faunistische Planungsraumanalyse (FFPa) durchgeführt (siehe UVP Portal Niedersachsen). Für die nebenstehend angesprochenen Artengruppen ist im Folgenden das Ergebnis zusammengefasst: Biototypkartierungen fanden in 2009 und zur Aktualisierung in 2015 statt. Dabei wurden keine von ihrer Art, ihrer Flächengröße oder ihrer Häufigkeit relevante Biotopveränderungen festgestellt. => Überprüfung der Biotoptypen im Eingriffsbereich ist 2020 erfolgt. Die Fledermauserfassung erfolgte in den Jahren 2008 und ergänzend 2010. Auf Grundlage der aktualisierten Übersichtsbegehung und Biotoptypenkartierung haben sich keine relevanten Änderungen der Lebensraumstrukturen ergeben, somit sind keine Auswirkungen auf das Artenspektrum zu erwarten, insbesondere da der hier betroffene Bereich durch die vorhandene B4 ohnehin stark vorbelastet ist. Aufgrund zahlreicher erfolgter Vermeidungs- /

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Verminderungsmaßnahmen (Bauzeitenregelung, Faunapassage Lüner Holz, Gestaltung der Eisenbahnbrücke Neue Forst, Anlage von temporären Kollisionsschutzzäunen und die Anlage einer Baumreihe) treten keine Beeinträchtigungen ein bzw. werden diese durch geeignete Maßnahmen vollständig vermieden. Daran würde auch ein möglicherweise geändertes Arteninventar oder eine geänderte Frequentierung von Querungsbereichen nichts ändern (s. hierzu FFPa)=> keine Neuerfassung erforderlich.</p> <p>Die Brutvogelerfassung erfolgte 2008. Dabei wurden 92 Arten im gesamten Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Es wurden in 2015 keine relevanten Nutzungs- und Strukturänderungen festgestellt. aufgrund der starken Vorbelastung des Raumes mit der vorhandenen B4 und das Ausbleiben wesentlicher Veränderungen der Standortbedingungen sind keine relevanten Veränderungen des faunistischen Artenspektrums zu erwarten. Dennoch sind vorsorglich aufgrund der generellen Brutplatzdynamik im Jahr 2020 erneute Brutvogelerfassungen erfolgt.=>Neuerfassung in 2020 erfolgt.</p> <p>Die Amphibienerfassung erfolgte ebenfalls 2008. Hier wurden 19 Gewässer und deren direktes Umfeld kartiert und es konnten fünf Amphibienarten festgestellt werden. Die vorhandenen Gewässer waren zu diesem Zeitpunkt schon durch zunehmende Eutrophierung und eine damit verbundene Verlandung gekennzeichnet. Es ist daher nicht mit einer signifikanten Änderung der erfassten Vorkommen zu rechnen. aufgrund der Vorbelastungen durch die B4 erfolgt keine Neuzerschneidung des Raumes und damit auch keine Zerschneidung wichtiger Wanderbeziehungen. Direkte Betroffenheiten von Gewässern gibt es nicht, so dass selbst bei einem geänderten Arteninventar in den vorhandenen Gewässern nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist.=> keine Neuerfassung erforderlich.</p> <p>Bei der Reptilienerfassung aus dem Jahr 2008 konnten keine Reptilien nachgewiesen werden. Ein Vorkommen der Zauneidechse im Stadtgebiet von Lüneburg wird von der UNB des Landkreises Lüneburg jedoch aktuell (mündliche Mitteilung 2019) bestätigt (z.B. an Bahndämmen; südlich des Bahnhofes), so dass eine Ausbreitung z.B. entlang der Bahngleise denkbar wäre. Zudem haben sich die anzuwendenden Methodenstandards geändert. Obwohl die unveränderten Biotopstrukturen und der, aufgrund des begrenzten Aktionsradius der Zauneidechsen, geringen Ausbreitungstendenzen, nach wie vor keine Nachweise zu erwarten sind, wurde vorsorglich eine Neuerfassung durchgeführt.=> Neuerfassung in 2020 erfolgt</p> <p>Die Laufkäfererfassung erfolgte 2010. Insgesamt konnten 55 Arten nachgewiesen werden. Die untersuchten Tierlebensräume weisen eine mittlere Bedeutung auf. Es konnten keine streng geschützten oder stark gefährdeten Arten nachgewiesen werden. Eine erneute Erfassung der artenschutzrechtlich nicht relevanten Laufkäfer wurde vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Biototypfassung als nicht notwendig erachtet. Die Neuerfassung der artenschutzrechtlich und FFH-relevanten Totholzkäfer wird dagegen als sinnvoll erachtet, weil es denkbar ist, dass sich der Totholzanteil in den letzten 10 Jahren seit der Erfassung der Holzkäfer in 2008 erhöht hat und somit neue Habitate für Holzkäfer entstanden sind.=> Neuerfassung in 2020 erfolgt.</p> <p>Bei der Fischottererfassung im Jahr 2008 konnten keine Nachweise erbracht werden. Da der Fischotter nach Informationen der „Aktion Fischotterschutz“ aber im Landkreis Lüneburg ansässig ist und die Ilmenau gute Lebensbedingungen aufweist, wurden Maßnahmen</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>berücksichtigt, die eine ungehinderte Wanderbewegung des Fischotters während der Bau- und Betriebsphase gewährleistet. Eine erneute Erfassung würde somit keine planerischen Änderungen auslösen. =>Neuerfassung nicht erforderlich.</p> <p>Die Haselmauserfassung erfolgte in den Jahren 2009 und 2010 in den für Haselmäuse relevanten Strukturen entlang der geplanten Trasse. Es konnten keine Nachweise erbracht werden. Es sind auch keine bekannten Vorkommen in diesem Bereich gemeldet. Aufgrund der Vorbelastung durch die B4 und der gleichbleibenden Struktur ist das Ergebnis weiterhin anzunehmen. Zudem tritt die Art gemäß dem Vollzugshinweis (NLWKN 2011) im erweiterten Umfeld des Untersuchungsraumes nicht auf und sie wurde im gesamten Verlauf der A39 nicht einmal nachgewiesen. Auch die UNB des LK Lüneburg hat keine Nachweise der Art vorliegen (mündliche Mitteilung 2019). => Neuerfassung nicht erforderlich</p> <p>Die Fisch- und Rundmäulerfassung in der Ilmenau erfolgte 2008 mit 29 nachgewiesenen Arten. Aufgrund der hohen Artendichte und dem beträchtlichen Vorkommen von zum Teil stark gefährdeten Arten ist die Bedeutung des Bezugsraums „Ilmenaaniederung nördlich Lüneburg“ für Fische und Rundmäuler als sehr hoch zu bewerten. In der Planung wurde dies mit der geplanten Talbrücke über die Ilmenau (BW 1-2) gewürdigt. Mit dem Bauwerk wird eine größtmögliche Durchgängigkeit für die planungsrelevanten Arten, Fische und Rundmäuler, Fischotter, Fledermäuse und Vögel erreicht. Eine erneute Erfassung würde an der Planung daher zu keiner Veränderung führen.=> Neuerfassung nicht erforderlich</p> <p>Bei der 2008 erfolgten Muschelerfassung konnten keine planungsrelevanten Muschelarten erfasst werden. Es wird aber davon ausgegangen, dass mögliche Beeinträchtigungen bzw. die zu ergreifenden Vermeidungsmaßnahmen für die Fische und Rundmäuler auch die Belange der Muscheln ausreichend mitberücksichtigen. Eine erneute Erfassung würde folglich keine planerische Veränderung auslösen. => Neuerfassung nicht erforderlich.</p> <p>Aufgrund von Anforderungen der Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren wurden in 2015 folgende Tierarten(gruppen) ergänzend kartiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tag- und Nachtfalter (Ilmenaaniederung), unter besonderer Berücksichtigung des Nachtkerzenschwärmers. Hier konnten allerdings keine streng geschützten oder stark gefährdeten Tag- oder Nachtfalter festgestellt werden (siehe Unterlage 19.4.5.2) • Waldohreule: Im Untersuchungsgebiet konnten keine Waldohreulen nachgewiesen werden. Es wurden jedoch in den Waldbeständen östlich der Erbstorfer Landstraße zwischen Lüne und Moorfeld zwei rufende Waldkäuze festgestellt (siehe Unterlage 19.4.2.2).
14	Die Bauablaufplanung einschließlich der Sicherungsmaßnahmen muss Bestandteil der Planfeststellungsunterlage werden.	<p>Für die Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen gibt es die Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012). Diese Richtlinie gibt den Umfang der Planfeststellungsunterlage vor.</p> <p>Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung zur baubedingten Lärmbelastung ist in Unterlage 21.2 den</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		Planfeststellungsunterlagen beigefügt und wird bei den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Diese Unterlage beachtet das im Zuge der Vorplanung erstellte Bauphasenkonzept.
15	Die Kartierungen sind unzureichend bzw. die Darstellungen schwer verständlich. In der Brutvogeluntersuchung (Kapitel 2.3.2, Seite 12ff) werden für die Flächen des Einwenders Brutvogelarten genannt; diese finden sich aber in der Kartographie des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterlage 19.2. 1) nicht wieder.	Die durchgeführten Untersuchungen sind umfangreich und problemangemessen durchgeführt worden. Die angesprochene Brutvogelerfassung wurde flächendeckend nach geeigneten Methodenstandards in einem insgesamt ca. 342 ha großen Korridor entlang der Trasse 2008 durchgeführt. Dabei wurden alle vorkommenden Brutvögel und Nahrungsgäste zur Brutzeit aufgenommen. In 2015 wurde zusätzlich eine Übersichtsbegehung sowie eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Hierbei sind keine planungsrelevanten Habitatveränderungen festgestellt worden. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ist gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu prüfen, ob Vorkommen von streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (FFH-RL) bzw. Vorkommen von europäischen Vogelarten (art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie) durch das Vorhaben möglicherweise von den Verbotstatbeständen des BNatSchG betroffen sein könnten. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag erfolgt eine einzelartbezogene Betrachtung ausschließlich für die planungsrelevanten Vogelarten. Dies sind in der Regel die Arten des Anhangs I der VS-RL, die Arten nach Art. 4 Abs. 2 der VS-RL und Arten der Roten Liste Nds. und D mit Status 1, 2, 3, V und G sowie Koloniebrüter mit mehr als 5 Paaren. Darüber hinaus werden diejenigen Vogelarten betrachtet, die diese Kriterien zwar nicht erfüllen, aber nach § 7 abs. 2 Nr. 14c BNatSchG streng geschützt sind. Diese Arten werden in den Karten dargestellt. Die übrigen europäischen Vogelarten sind ökologischen Gruppen (oder auch „Gilden“) zuzuordnen, die im Bezug zu den Wirkfaktoren des Vorhabens gleichartige Betroffenheiten vermuten lassen. Ebenso werden Nahrungsgäste und Durchzügler in zusammengefassten Artgruppen betrachtet. Für diese Arten erfolgt im Artenschutzbeitrag keine gesonderte Kartendarstellung.
16	Das Abschnittsende bilde einen Zwangspunkt für den Verlauf des 2. Planungsabschnittes, deshalb seien die Planunterlagen in den Orten entlang des 2. Abschnittes ebenfalls auszulegen gewesen. Die Planungen des Abschnittes 1 beeinflussen bereits Bauten im Abschnitt 2 (Kanalquerung, Querung Bahnlinie, Querung K40). Insofern erscheint es als unrichtig, der Gemeinde das Recht des Einspruchs abzuspochen. Einen Einwand einzubringen, sei ebenfalls nicht auf das Vorliegen konkreter Entwicklungspläne einer Kommune beschränkt. Lediglich das Klagerecht schränkt eine Kommune entsprechend ein. Es geht um den Einwand der Gemeinde Barendorf, nicht um eigene Entwicklungsmöglichkeiten. Vielmehr geht es in dem Einwand um die Richtigkeit des Verfahrens an sich.	Die Planfeststellungsunterlagen werden von der Planfeststellungsbehörde in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, ausgelegt. Durch das Vorhaben „Neubau der A39-Abschnitt 1 zwischen Lüneburg-Nord (L 216) und östl. Lüneburg (B216)“ sind die Gemeinden des Abschnitt 2 nicht direkt (z.B. durch die Trasse oder Kompensationsflächen) betroffen. Das Abschnittsende des 1. Abschnitts bildet für die Linienführung des 2. Abschnitts der A39 nur insoweit einen Zwangspunkt, dass die Querung des ESK entsprechend den durchgeführten Variantenvergleichen optimiert wurde.
17	Die Einwanderin schließt sich den Einwendungen des Bündnisses "Keine A39" an.	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen. Alle Einwendungen die eingegangen sind werden in Sachargumente zerschnitten und sachthemenbezogen behandelt und abgearbeitet. Die Qualität und das Gewicht der einzelnen

Nr.	Einwand	Antwort
18	<p>Der Nutzen der Ortsumgehung als Entlastungsstraße für den innerstädtischen Verkehr wird dauerhaft beeinträchtigt sein. Bereits während der Bauphase wird die fehlende Entlastungswirkung der Ortsumgehung negativen Einfluss auf den innerstädtischen Verkehr haben.</p>	<p>Sachargumente ist bei der Beschlussfindung zu berücksichtigen, nicht die schlichte Anzahl der Einwendenden, die sich einem Argument oder einer Einwendung anschließen.</p> <p>Die Ostumfahrung von Lüneburg wird als Autobahn deutlich leistungsfähiger sein als in ihrem jetzigen Ausbauzustand. Der innerstädtische Zufluss ist in der Verkehrsuntersuchung zur A39 berücksichtigt worden. Von daher ist keine dauerhafte Beeinträchtigung zu erwarten. Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Zur Herstellung einzelner Bauwerke und auch Provisorien sind Reduzierungen von Fahrstreifen vorgesehen. Die hauptsächlichen Baumaßnahmen zur Herstellung der neuen A39 erfolgen jedoch unter Beibehaltung von 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen des untergeordneten Netzes werden durch Verkehrssicherungsmaßnahmen und mittels Provisorien aufrechterhalten. Teilweise sind Einengungen erforderlich. Für den Abbruch der vorhandenen Kreuzungsbauwerke werden Vollsperrungen der B4 erforderlich. Diese unvermeidbaren Einschränkungen werden in die verkehrsarmen Zeiten am Wochenende (Freitagabend bis Montag früh) gelegt. Für diese Vollsperrungen liegt ein großräumiges Umleitungskonzept vor. Die Anbindung und der Umbau der Anschlussstellen macht es erforderlich, dass einzelne Fahrbeziehungen für einen kürzeren Zeitraum gesperrt werden. Auf Grundlage der geplanten Bauphasen ist somit nicht von negativen Einflüssen auf den innerstädtischen Verkehr über die bei Baumaßnahmen üblichen Behinderungen hinaus auszugehen.</p>
19	<p>Bereits beim Bau der A250- heute A39 - müssten vermutlich diverse Kompensationsmaßnahmen festgesetzt worden sein, die nicht belegbar umgesetzt worden sind. Es fehlt hier an der entsprechenden Evaluierung der Maßnahmen sowie einem Monitoring. Ich fordere Sie auf, die Kompensationsmaßnahmen und den aktuellen Stand dieser Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit für die Umwelt offen zu legen, bevor mit dem Bau der A39 weitere Maßnahmen geplant werden, für deren Umsetzung sich hinterher keiner verantwortlich fühlt. Ein entsprechendes Monitoring der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen der A39 fehlt in den Unterlagen.</p>	<p>Die Aufnahme der Planungen für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist nicht von einer Umsetzung und Funktionskontrolle der Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang anderer benachbarter, aber planungsrechtlich selbständiger Autobahnabschnitte abhängig.</p> <p>Gemäß §17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Fachbehörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. So auch beim Bau der A250. Eine entsprechende Information kann daher bei der zuständigen Fachbehörde, außerhalb dieses Verfahrens, eingeholt werden.</p>
20	<p>Zu 2. Unvollständige Unterlagen Der Einwender bemängelt, dass folgende Unterlagen zu einer Beurteilung erforderlich sind, allerdings wurden sie nicht zugänglich gemacht bzw. erstellt und machen eine erneute Auslegung erforderlich. Ergänzende Variantenbetrachtung zur Lage und Optimierung der AS B 216 zur Minimierung von Eingriffen entlang der Apfelallee: Nach Aussage in den Teilantworten der Anhörungsbehörde sollen "diese weiteren</p>	<p>Die durchgeführte Online-Konsultation bezieht sich auf die in 2017 ausgelegten Planunterlagen. Diese Planunterlagen wurden durch die im November 2019 im UVP-Portal veröffentlichten Unterlagen lediglich ergänzt, jedoch nicht geändert. In Teilbereichen sind dem TdV jedoch bereits notwendige Änderungen bekannt. Auf diese bereits bekannten Änderungen wurde im Zuge der Bearbeitung der Einwendungen und Vorbereitung der Online-Konsultation Bezug genommen.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Unterlagen [...] zu einem späteren Zeitpunkt in das Verfahren eingeführt" werden. Die Anhörungsbehörde führt weiter aus, dass dann eine weitere Planänderung mit entsprechender Beteiligung durchzuführen sei oder "die Verwertung als einfache Deckblattunterlage im Rahmen der Abwägung" in Betracht komme. Da sich die weitere Ausarbeitung der bereits jetzt skizzierten, aber eben noch nicht vollständig dargelegten und damit nicht abschließend zu beurteilenden Unterlagen ganz maßgeblich auf das Ausmaß der Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere auch auf das besondere Artenschutzrecht, bezieht, halten wir eine erneute Beteiligung zu den fertig gestellten Unterlagen für zwingend. Die vollständigen und ausgewerteten Daten in 2020 nachträglich/erneut vorgenommener Erfassungen und Kartierungen inkl. der zugehörigen aktualisierten Planungsunterlagen liegen bisher nicht vor, sind zur Beurteilung der Auswirkungen auf die betroffene Artengruppen aber essentiell. Hierzu zählen insbesondere: Übersichtsbegehungen Biotoptypen, vollständige Brutvogelkartierung, Suche nach Fraßspuren und Biberburgen, Neuerfassung Reptilien, Strukturkartierung für totholz- und mulmbewohnende Käferarten der FFH-Richtlinie. - Zu verschiedenen Artengruppen, insbesondere zu Fledermäusen, Amphibien, ist die Datengrundlage nach wie vor unvollständig.</p>	<p>Die geänderten Unterlagen werden im Zuge einer Deckblattunterlage der Planfeststellungsbehörde vorgelegt bzw. eingereicht, die dann im Zusammenhang mit ggfls. weiter vorzulegenden Beiträgen über die gesetzliche Beteiligungsform entscheidet.</p>
21	<p>Es wird beantragt, da die Jägerschaft als Naturschutzverband nicht in die Planungen des Abschnittes 1 eingebunden war, und insofern ihre Kritik an der Parallellage zum ESK nicht darlegen konnte, den Variantenvergleich erneut durchzuführen und die mittlerweile geäußerten Kritikpunkte der Naturschutzverbände einfließen zu lassen.</p>	<p>Die hier benannte Parallellage der A39 zum ESK ist Bestandteil des Abschnitts 2. Die Jägerschaft hatte sich nicht im Zuge des Planfeststellungsverfahrens 2017 eingewandt. Teilnahmeberechtigt zum Erörterungstermin bzw. der ersatzweise stattfindenden Online-Konsultation sind jedoch nur Personen oder Institutionen, die sich im Verfahren beteiligt haben.</p>
22	<p>Es wird zurzeit eine Planung zur Eingriffsvermeidung in die Apfelallee ausgearbeitet.</p> <p>Es wird beantragt, die Planunterlagen nach Fertigstellung der Planung erneut auszulegen.</p> <p>Die Unterlagen zum Abschnitt 1 werden zurzeit zum Ende der AS A39 / B216 neu erarbeitet. Es wird beantragt, diese Unterlagen in einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung auszulegen und zur gegebenen Zeit dann auch zu erörtern.</p>	<p>Die geänderten Unterlagen werden im Zuge einer Deckblattunterlage der Planfeststellungsbehörde vorgelegt bzw. eingereicht, die dann im Zusammenhang mit ggfls. weiter vorzulegenden Beiträgen über die gesetzliche Beteiligungsform entscheidet.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
23	Es ist nicht nachvollziehbar, warum auf Einwendungen zu Abschnitt 2 unterschiedlich reagiert wurde.	Es wurde insoweit auf Einwendungen, die den Abschnitt 2 der A39 betreffen, fachlich geantwortet, sofern die Antworten aus dem Sachverhalt des Abschnitts 1 verständlich zu erklären waren. Einwendungen die ihre Ursache ausschließlich in Sachverhalten des Abschnitts 2 haben bzw. das Verfahrensrecht des Abschnitts 2 betreffen wurden im Zuge dieses Verfahren (Abschnitt 1) nicht detaillierter beantwortet.
24	Es wird kritisiert, dass ausschließlich die männliche Anredeform genutzt wird.	Grundsätzlich ist eine Gender- und diversityfreundliche Kommunikation in allen direkten Anreden und Ansprachen vorzunehmen. Bei den hier vorliegenden ausschließlich technischen Dokumenten kann aufgrund der besseren Lesbarkeit im Einzelnen darauf verzichtet werden.
	2. Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung, Linienbestimmung)	
25	Es wird sich allen Einwendungen, die sich auf das Raumordnungsverfahren, die Landesplanerische Feststellung sowie auf die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 beziehen angeschlossen	Die Planfeststellungsbehörde bezieht die Ergebnisse der vorgängigen Planungsstufen in ihre Prüfung und Entscheidung mit ein. Der pauschale Verweis auf diese Einwendungen wird nicht explizit durch den TdV abgearbeitet, sondern nur insoweit konkrete Sachargumente im Planfeststellungsverfahren vorgetragen werden.
26	Aufgrund der Methodik des Raumordnungsverfahrens wurden andere Varianten früh ausgeschlossen, welche das Planungsziel einer Autobahn in größerem Umfang erfüllt hätten. Die vorhabenspezifischen Trassierungsparameter werden unterschritten und die Belastung des Stadtgebietes Lüneburg nicht ausreichend gewichtet.	Die Variantenprüfung des Raumordnungsverfahrens erfolgte vorrangig auf umwelt- und naturschutzfachlichen Belangen. Durch die Wahl der Vorzugsvariante auf der Bestandstrasse der B4 im Stadtgebiet Lüneburg wird die Flächeninanspruchnahme, sowohl umweltfachlich bedeutsamer Gebiete als auch landwirtschaftlicher Flächen reduziert und die bestehende Verkehrsfläche im Vergleich aller im ROV untersuchten Varianten in optimierter Form genutzt. Mit der Vorzugswahl der A39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 a gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 a in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltstufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig. Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
27	<p>Zu Problem-Nr. 02.01-01</p> <p>Weiterhin bleibt nicht nachvollziehbar, warum die im ursprünglichen ROV unterlegene Ostumgehungs-Trasse im überarbeiteten ROV den Vorzug bekommen hat. Beide Entscheidungen wurden aufgrund der Abwägung und Gewichtung der Schutzgüter getroffen, Das hier einmal die eine und beim nächsten mal die andere Trasse den Vorzug bekommt, zeigt doch, dass das Verfahren keineswegs deterministisch ist und dass politische Interessen hier den Ausschlag gegeben haben müssen.</p> <p>Im ROV ist man noch davon ausgegangen, dass auch die Ostumgehungs-Trasse mit Lärmschutzwällen und -wänden auskäme. Später stellte sich heraus, dass hier ein deutlich teurerer Lärmschutztunnel erforderlich ist. Da das ROV den Anspruch erhob, in Variantenvergleichen durch Abwägung und Gewichtung von Schutzgütern die günstigste Variante zu finden, kann man dieses Ziel als "nicht erreicht" bezeichnen. Eine Rückwirkung späterer Erkenntnisse auf das Ergebnis des ROV dürfte nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.</p>	<p>Im Zuge des Raumordnungsverfahrens und der landesplanerischen Feststellung wurden im März 2007 vom Vorhabenträger die Umweltverträglichkeitsstudie, Untervariantenvergleich GP 2-5 neu, (Trassenmodifizierung im Bereich der Stadt Lüneburg für den Ausbau der bestehenden Ostumgehung im Zuge der B 4 zur Autobahn) vorgelegt. Die Regierungsvertretung Lüneburg hat am 24. August 2007 mit der landesplanerischen Feststellung das Raumordnungsverfahren für die geplante Bundesautobahn A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg und für den niedersächsischen Teil der geplanten Bundesstraße B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt abgeschlossen. Hierbei erfolgte die landesplanerische Festlegung auf Grundlage aller vorliegenden Unterlagen.</p> <p>Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien vermeidet die Ostumgehungsstrasse (Bestandstrasse B4) eine starke Verkehrszunahme auf der Erbstorfer Landstraße, lässt die weitere Planung des „Schlieffen-Parks“ weitgehend unberührt, beeinträchtigt stadtnahe Erholungsgebiete im Umfeld des Klosters Lüne kaum und lässt das Kloster Lüne mit seinem direkten Umfeld unbeeinträchtigt, so dass die weitere Inwertsetzung dieses Kulturdenkmals ohne Einschränkungen möglich bleibt. Darüber hinaus ermöglicht diese Variante besser die mögliche Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Erbstorfer Landstraße, Trotz der erheblichen Belastungen der Wohnsiedlungen und des Wohnumfeldes durch die Wahl der Bestandstrasse der B4 ist diese Variante deshalb im Vergleich in der Gesamtsicht als günstiger zu beurteilen. Dafür ausschlaggebend ist, dass Lärm- und Staubbelastungen durch entsprechende Schutzmaßnahmen beherrscht werden können und dass die Erholungsgebiete im Umfeld bereits derzeit stark durch Lärm belastet sind, der bei einem Ausbau der B 4 zur Autobahn nur geringfügig zunehmen würde.</p> <p>Durch die weitere Planung auf der Stufe der Genehmigungsplanung konnte die Vorzugswahl auch unter engeren Planungsparametern bestätigt werden.</p> <p>Im Raumordnungsgesetz (ROG) wird in § 3 die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen definiert. Sie bestimmen nicht, dass die Kosten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen generell in die raumordnerische Abstimmung einbezogen werden sollen. Sie stellt nur sicher,</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>dass nicht nur die Planung und Maßnahmendurchführung den Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung unterliegen, sondern auch deren Finanzierung. Die Vorschrift soll dafür sorgen, dass für Planungen und Maßnahmen, die gegen Ziele der Raumordnung verstoßen, keine öffentlichen Finanzmittel bereitgestellt werden.</p>
28	<p>Die Bewertung und Gewichtung der Schutzgüter wurde in den Variantenvergleichen unterschiedlich behandelt. Entscheidungserhebliche Kriterien wurden unzureichend berücksichtigt. Die Alternativenauswahl sei willkürlich-unsachlich erfolgt und wird auf politische Entscheidungen zurückgeführt. Die Raumwiderstände im Bereich des Lüneburger Stadtgebietes und die Nachteile der Trassenführung aufgrund der Unterschreitungen der Planungsparameter gemäß RAA wurden nicht ausreichend berücksichtigt.</p>	<p>Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und Autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der abgestimmten und untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Der Verlauf der A39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Die UVS zum Raumordnungsverfahren wurde zweistufig ausgeführt. In der Stufe I erfolgte eine erste grobe Raumanalyse, die über die Ermittlung des großräumig relevanten Raumwiderstandes dazu diente, den Untersuchungsraum derart zu begrenzen, dass bereits frühzeitig gravierende Umweltkonflikte vermieden werden. Daraus abgeleitete relativ konfliktarme Bereiche wurden unter Berücksichtigung straßenplanerischer Aspekte zu Planungskorridoren verbunden. Innerhalb der Planungskorridore, dem Untersuchungsraum der Stufe II wurden alle Schutzgüter detailliert erfasst und bewertet. auf dieser Basis wurde das mögliche Variantenspektrum entwickelt, wobei alle sich ernsthaft anbietenden bzw. sich aufdrängenden Linien für die konkrete Trassenführung der A39 aufgenommen wurden.</p> <p>In der Auswirkungsprognose zu den Variantenvergleichen im Raumordnungsverfahren wurden die durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen nach Schutzgütern getrennt für alle Varianten (-Abschnitte) ermittelt. Grundsätzlich wurden alle im Rahmen der Auswirkungsanalyse als erheblich ermittelten Umweltwirkungen in den jeweiligen Variantenvergleich eingestellt. Ihre Relevanz als Vergleichskriterium zwischen den Varianten orientiert sich im Wesentlichen an der Bedeutung der betroffenen Werte und Funktionen sowie den ermittelten Wirkintensitäten und Gefährdungsstufen. Berücksichtigung finden hierbei nur die jeweiligen Umweltwirkungen, die die definierte Erheblichkeitsschwelle überschreiten. Andere Auswirkungen bleiben unberücksichtigt.</p> <p>Ebenso wurden Auswirkungskategorien, für die bei keiner der jeweils zu vergleichenden Varianten eine erhebliche Betroffenheit ermittelt wurde, nicht in die Darstellung der Umweltauswirkungen und in den Variantenvergleich eingestellt.</p>
29	<p>Es ist nicht nachzuvollziehen, warum es so viele Anschlussstellen im Stadtgebiet geben muss.</p>	<p>Im Zuge der Verkehrsuntersuchung wurde im Anhang 2 (Unterlage 21.1) das Anschlussstellenkonzept für den Bereich Lüneburg untersucht. Ein Verzicht von Anschlussstellen würde eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der geplanten Trasse der A39 auf das städtische Netz verursachen. Die Fahrleistungen und Fahrzeiten würden sich erheblich erhöhen. In allen Fällen mit eingeschränktem Anschlussstellenkonzept ist eine Überlastung der verbleibenden Knotenpunkte zu erwarten. Im Bereich des Stadtgebiets von Lüneburg übernimmt die Trasse der A39 sowohl die Funktion einer Fernautobahn als auch die</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		Funktion einer Entlastungsstraße für das Stadtgebiet. Diese Funktionen widersprechen sich nicht und begründen den Erhalt aller vorhandenen Anschlussstellen.
30	Die Sinnhaftigkeit der Aufnahme des Variantenvergleichs aus dem Raumordnungsverfahren in das Planfeststellungsverfahren wird bezweifelt. Das vorgeordnete Verfahren wurde bereits abgearbeitet und ist für das Planfeststellungsverfahren aus diesem Grund nicht mehr sinnvoll.	Die Anlage 3 zum Erläuterungsbericht (Dokumentation der Variantenentscheidung der UVS zum Raumordnungsverfahren für den 1. Abschnitt) wurde zur Verdeutlichung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens den Antragsunterlagen mit einer zusammenfassenden Betrachtung für den Abschnitt 1 beigelegt und ergänzt die Ausführungen des Erläuterungsberichtes.
31	<p>Zu Problem-Nr. 02.01-06 Die RAA fand zunächst im ROV so weit Berücksichtigung, dass der Kurvenradius in Moorfeld entschärft werden sollte. Als dies zu einer anderen Vorzugsvariante führte, hat man die Berücksichtigung der RAA aufgegeben und den Kurvenradius unverändert gelassen. Und das alles noch ohne die Notwendigkeit eines Lärmschutztunnels zu sehen. Es ist fraglich, ob ein mit dem heutigen Wissen durchgeführter Variantenvergleich zu derselben Vorzugstrasse führen würde. Es wird beantragt, zu diesem Punkt des ROV zurückzukehren und nach heutigen Erkenntnissen und Bewertungen, das Ergebnis zu überarbeiten.</p> <p>Die hohen Raumwiderstände im Stadtgebiet Lüneburg wurden für die Linienbestimmung und Variantenwahl nicht ausreichend berücksichtigt und führten zu fehlerhaften Abwägungen der Ost und West Varianten. Die gewählte östliche Linie hätte auf dieser Grundlage nicht in den Suchraum aufgenommen werden dürfen</p> <p>Zu Problem-Nr. 02-01.02</p> <p>Hier wird der gutachterliche Charakter der Landesplanerischen Feststellung betont. Trotzdem wurde im Planfeststellungsverfahren an der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante festgehalten, obwohl sich in Abschnitt 1 gezeigt hat, dass die im ROV avisierten Lärmschutzwälle und -wände keineswegs ausreichen, sondern ein deutlich teurerer Lärmschutztunnel vorzusehen ist. Allein daraus folgt bereits eine schlechtere Wirtschaftlichkeit. Zusammen mit der Unterschreitung mehrerer Entwurfsparameter (Kurvenradius, vorgesehene Geschwindigkeit, Abstand von Anschlussstellen) wäre die</p>	<p>Zum Zeitpunkt des Raumordnungsverfahrens war die RAS-L (Richtlinie für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Linienführung RAS-L von 1995) anzuwenden. Das Raumordnungsverfahren wurde am 24.08.2007 abgeschlossen. Seit 2008 gilt die RAA (Richtlinie zur Anlage von Autobahnen). Im Vergleich der Regelwerke ergeben sich in Bezug auf die grundsätzlichen Planungsparameter keine Unterschiede, die zur Vorzugwürdigkeit einer alternativen Trasse bzw. Variante führen. Die RAA bildet die Grundlage für die Planungen der Trasse der A39 im Planfeststellungsverfahren. Hier wird gezeigt, dass die Bestandstrasse der B4 die Belange einer Fernautobahn mit den zulässigen Einschränkungen der RAA aufnehmen kann.</p> <p>Die hohen Raumwiderstände im Stadtgebiet Lüneburg wurden für die Wahl der Vorzugstrasse sehr wohl berücksichtigt. Die auf Grundlage des Raumordnungsverfahrens als Vorzugswahl festgelegte Linienführung, wurde durch die in den weiteren Stufen der Genehmigungsplanung fortgeschriebene Planung, auch unter der Berücksichtigung der engeren Planungsparameter der RAA bestätigt (siehe hierzu Einwand-Nr. 32). Die Festlegung der Trassenwahl für die A39 auf die Bestandstrasse der B4 folgt hierbei der Verbindung von mehreren Planungszielen zur Vermeidung von weiteren Zerschneidungen von Natur- und Kulturräumen. Die Berücksichtigung der östlichen Linienführung im Zuge des Raumordnungsverfahrens erfolgte somit unter korrekter Berücksichtigung der Planungsparameter.</p> <p>Im Raumordnungsgesetz (ROG) werden in § 3 die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen definiert. Sie bestimmen nicht, dass die Kosten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen generell in die raumordnerische Abstimmung einbezogen werden sollen. Sie stellt nur sicher, dass nicht nur die Planung- und Maßnahmendurchführung den Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung unterliegen, sondern auch deren Finanzierung. Die Vorschrift soll dafür sorgen, dass für Planungen und Maßnahmen, die gegen Ziele der Raumordnung verstoßen, keine öffentlichen Finanzmittel bereitgestellt werden.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Entscheidung im ROV möglicherweise anders ausgefallen, insbesondere da man im ROV vorher bereits zu einem anderen Ergebnis gekommen war. Dies hätte zumindest in einem nachgelagerten ROV oder durch ein zusätzliches Gutachten geprüft werden müssen.</p> <p>Es wird gefordert, das ROV zu überprüfen und ggf. zu korrigieren, da die Kosten für den Lärmschutztunnel nicht in den Variantenvergleich hineingeflossen sind und die Kosten für die Nachbesserung der Ostumgehung hinzuaddiert werden müssen.</p>	
32	<p>Die A39 wird auf einer Trasse geplant, die für eine Autobahn ungeeignet ist. Varianten aus dem Raumordnungsverfahren, die aus verkehrsplanerischer Sicht (Kurvenradien, Abstände der Anschlussstellen, Querschnittsbreiten etc.) besser geeignet wäre, wurden frühzeitig ausgeschlossen. Nach wie vor bleibt die Tatsache bestehen, dass die Radien und Neigungswinkel der Trasse nicht die Anforderung an eine Autobahn erfüllen. Die A39 soll aber nicht nur Stadtautobahn sein, sondern Fernverkehre aufnehmen. Dafür ist sie nicht geeignet. Der zusätzliche Verflechtungstreifen ist ungewöhnlich lang. Er wird also von Ortsfremden leicht als dritte Spur wahrgenommen werden. Gibt es Erfahrungen mit so langen Verflechtungstreifen? Ist auszuschließen, dass sie über eine Strecke von vier Kilometern zu gehäuften Spurwechseln führen und damit die Unfallgefahr erhöhen? Es wird beantragt, dass die Planung einer vierspurigen Autobahn nach den geltenden Kriterien (RQ31) durchgeführt wird, und nicht die "Krücke" einer sechsspurigen Stadtautobahn ausgewählt und weiterverfolgt wird, die keine Rechtfertigung im BVWP findet.</p> <p>Zu Problem-Nr. 02.01-03 Die Antwort, dass mit Unterschreitung mehrerer Entwurfparameter im Abschnitt 1 eine Autobahn auf der landesplanerisch festgestellten Vorzugstrasse möglich sei, ist unzureichend. Der Planungsauftrag enthält nicht die Unterschreitung von Entwurfparametern, die auf anderen Trassenvarianten nicht hätten unterschritten werden müssen.</p> <p>Zu Problem-Nr. 04.04-01 Aufgrund der geringen Kurvenradien war die Ostumgehung im</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 a gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 a in einigen Bereichen unterschritten werden. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltstufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig. Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelne Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Die alleinige Unterschreitung von einzelnen Entwurfparametern der RAA für Teilabschnitte einer Fernautobahn der Kategorie AS 0 bedingt nicht eine Änderung der Straßenkategorie bzw. zeigt auch nicht, dass diese Linienführung für die gewählten Ziele ungeeignet ist. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>ersten ROV unterlegen. Für die Unterschreitung von Entwurfsparametern besteht kein gesetzlicher Planungsauftrag, insbesondere weil bei anderen Varianten diese Unterschreitungen nicht nötig gewesen wären. Der Kritikpunkt, dass nur durch Unterschreitung von Entwurfsparametern auf einer zuvor als unmöglich angesehenen Trasse geplant werden konnte, ist nicht ausgeräumt. Die Planung ist nicht durch den gesetzlichen Planungsauftrag gedeckt. Wenn der Ausbau der B4 in dem Planungsauftrag nicht (trotz nachgewiesener, ausreichender Verkehrsfähigkeit) gerecht wird, wie kann dann ein Abschnitt mit Geschwindigkeitsbegrenzung, Radien-Reduzierung und Anschlussstellenhäufung diesem Planungsauftrag gerecht werden?</p> <p>Zu Problem-Nr. 10.01-18 Die Erwiderung, dass mit Unterschreitung mehrerer Entwurfsparameter im Abschnitt 1 eine Autobahn auf der landesplanerisch festgestellten Vorzugstrasse möglich sei, ist unzufriedenstellend. Der Planungsauftrag enthält nicht die Unterschreitung von Entwurfsparametern, die auf anderen Trassenvarianten nicht hätten unterschritten werden müssen.</p> <p>Zu Problem-Nr. 11.01-01 Das geplante Geschwindigkeitsprofil ist lediglich notwendig, weil hier die Planung einer kontinentalen Verbindung zugunsten einer Stadtautobahn aufgegeben wurde. Es muss eine Anpassung der Planung erfolgen, so dass die Parameter gemäß EKA 1A eingehalten werden können.</p>	<p>Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelne Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Des Weiteren sehen die RAA explizit bei Unterschreitungen von Mindestradien etc. die Festlegung eines Geschwindigkeitsprofils vor. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0. Für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 sind funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger und mindestens vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte. Diese Anforderungen erfüllt der entsprechend der vorliegenden Planung ausgebaute Streckenabschnitt der Bestandstrasse der B4 in Lüneburg vollumfänglich.</p>
33	<p>Die RAA sieht bei einzelnen Abweichungen vor, Berechnungen und Untersuchungen durchzuführen. Welche sind gemacht worden, mit welchem Ergebnis?</p>	<p>Unter Berücksichtigung der fahrdynamischen und sicherheitstechnischen Kriterien wird auf der Basis der Grund- und Aufrisstrassierung im Planungsabschnitt 1 der A 39 die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Maßgeblich werden hier die erforderlichen Haltesichtweiten, der Tunnelquerschnitt, die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die Unterschreitung von Mindestparametern der Trassierung. Es wurden die Haltsichtweiten in Abhängigkeit der Geschwindigkeit untersucht. Die gewählten Radien und Kuppen- bzw. Wannenausrundungen gaben die Trassierungsgeschwindigkeit gem. RAA vor.</p>
34	<p>Einzelne Abweichungen begründen keine Abweichung von der Entwurfsklasse. Ist die gehäufte Abweichung im Abschnitt 1</p>	<p>Da alle Abweichungen der Trassierungsparameter gemäß RAA für die Entwurfsklasse EKA 1A durch die Festlegungen eines angepassten Geschwindigkeitsprofils bearbeitet werden können, ist keine Anpassung der Entwurfsklasse erforderlich.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	noch als einzelne Abweichung zu werten? Oder stellt diese nicht doch eine Abweichung von der Entwurfsklasse dar?	
35	<p>Zu Problem-Nr. 02.01-05</p> <p>Nach dem ROV hat sich herausgestellt, dass der im ROV avisierte Lärmschutz im Bereich des Abschnitts 1 nicht ausreicht. Bereits im ROV wurden die Kurvenradien und die Abstände der Anschlussstellen auf der Ostumgehung unzureichend berücksichtigt, so dass hier eine Unterschreitung mehrerer Trassierungsparameter nötig wäre.</p> <p>Eine Prüfung des bedarfsgerechten Ausbaus der B4 hat im ROV völlig unzureichend stattgefunden. Hier wurden an Stelle eines dreispurigen Ausbaus der vorhandenen B4 mit Ortsumgehungen eine komplett neue, vierspurige Trasse betrachtet. Diese dreispurige Variante hätte aufgrund des im damalige BVWP festgeschriebenen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags betrachtet werden müssen. Aus heutiger Sicht, mit Berücksichtigung der politisch gewollten Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc., mit komplett sechsspuriger A7 und im Bau befindlicher A14 ist zwischen diesen beiden Autobahnen eine über einen dreispurigen Ausbau der B4 hinausgehende Planung nicht zu rechtfertigen.</p>	<p>Die alleinige Unterschreitung von einzelnen Entwurfsparametern der RAA für Teilabschnitte einer Fernautobahn der Kategorie AS 0 bedingt nicht eine Änderung der Straßenkategorie bzw. zeigt auch nicht, dass diese Linienführung für die gewählten Ziele ungeeignet sei. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelne Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Des Weiteren sieht der RAA explizit bei Unterschreitungen von Mindeststradien etc. die Festlegung eines Geschwindigkeitsprofils vor. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p> <p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfsparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen. Das entspricht nicht dem Ausbau der B4 als dreispuriger Verkehrsweg. Somit erfüllt ein dreispuriger Ausbau der B4 nicht die verbindlichen Bedarfsplanfestlegungen. Siehe hierzu auch Einwand-Nr. 48.</p>
36	<p>Zu Problem-Nr. 02.01-08</p> <p>Nicht nachvollziehbar bleibt, warum einige Aspekte in einen Variantenvergleich einfließen sollen und andere nicht. Warum nicht auch Auswirkungen von Umleitungsverkehren und der Schwierigkeitsgrad (und damit Kosten) der Baumaßnahme? Dass die Notwendigkeit eines Lärmschutz隧nells im ROV nicht erkannt wurde, war wohl eher keine Absicht, das ist aber kein Grund, es nicht zu korrigieren.</p>	<p>Grundsätzlich werden alle im Rahmen der Auswirkungsprognose ermittelten Umweltauswirkungen in den Variantenvergleich eingestellt. Im Raumordnungsgesetz (ROG) wird in § 3 die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen definiert. Sie bestimmen nicht, dass die Kosten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen generell in die raumordnerische Abstimmung einbezogen werden sollen. Sie stellt nur sicher, dass nicht nur die Planung und Maßnahmendurchführung den Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung unterliegen, sondern auch deren Finanzierung. Die Vorschrift soll dafür sorgen, dass für Planungen und Maßnahmen, die gegen Ziele der Raumordnung verstoßen, keine öffentlichen Finanzmittel bereitgestellt werden.</p>
37	<p>Die Antwort erklärt nochmal die angewandte Methodik des raumordnerischen Variantenvergleichs, sie räumt aber wichtige Kritikpunkte nicht aus.</p>	<p>Der Einwand ist zu unspezifisch. Es wird nicht klar, welche Kritikpunkte nicht beantwortet wurden.</p> <p>Aus Sicht der TdV wurde die Methodik und die damit bewerteten Variantenvergleiche ausreichend erläutert.</p>
38	<p>Zu Problem-Nr. 02.02-03</p> <p>Der östliche Suchraum endete vor Lüneburg und führte nicht etwa durch Lüneburg hindurch. Bei einem Vorzug einer östlichen Variante führte somit kein Weg um die Stadt herum,</p>	<p>Im Zuge der UVS Stufe I wurden zum Erreichen des Planungsziels möglichst konfliktarme Korridore aus umweltfachlicher Sicht ermittelt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde so vorgenommen, dass die zu erwartenden Umweltauswirkungen durch den Neubau der A39 mit all seinen Varianten und Netzfällen, welche die verkehrsplanerische Zielerfüllung</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>sondern es musste durch die Stadt gehen. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Mensch wurden die verlärmten Siedlungsflächen betrachtet, jedoch ohne Gewichtung der Siedlungsdichte. Es ist nicht nachvollziehbar warum die Anzahl betroffener Personen offenbar keine Rolle spielt.</p>	<p>gewährleisten können, möglichst vollständig erfasst werden. Ein östlicher Untersuchungsraum (Ostkorridor) führte somit am Kreuzungspunkt der A 250 (A 39) mit der B 4 beginnend über Lüneburg-Moorfeld nach Hövel und Röbbel. Ein Kriterium bei der Betrachtung des Schutzguts Mensch ist auch der Verkehrslärm. Hierbei wurden Erhöhungen des Schallpegels an den Gebäudefronten ermittelt und zahlenmäßig erfasst. Somit geht sehr wohl die Siedlungsdichte in die Bewertung ein. Die Anzahl der in einem Haushalt wohnenden Personen kann jedoch im Zuge des Verfahrens nicht über die zu erwartende lange Planungszeit sicher bestimmt werden. Somit bildet die Anzahl der betroffenen Gebäude einen belastbaren Vergleichswert ab.</p>
39	<p>Die Landesplanerische Feststellung bzw. Linienbestimmung sind 12 bis 13 Jahre alt. Mittlerweile sind viele Veränderungen eingetreten. Können/müssen hier Anpassungen an aktuelle Gegebenheiten vorgenommen werden? Was wären Fakten, die eine Anpassung erforderlich machen würden?</p>	<p>Gemäß §11 „Ergebnis und Wirkungen des Raumordnungsverfahrens“ des Niedersächsisches Raumordnungsgesetz (NROG) in der Fassung vom 6. Dezember 2017 ist die Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung auf fünf Jahre befristet. Die Frist ist gehemmt, solange ein vor Fristablauf eingeleitetes Zulassungsverfahren für das Vorhaben nicht mit einer bestandskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist.</p> <p>Die Landesplanerische Feststellung erfolgte am 24.08.2007. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (Zulassungsverfahren) erfolgte im Jahr 2012. Bis zur bestandskräftigen Entscheidung des Planfeststellungsverfahrens ist kein neues Raumordnungsverfahren erforderlich.</p> <p>Die fortschreitende Genehmigungsplanung hat mit zunehmenden Detaillierungsgrad die Vorzugswahl der RO bestätigt. Zu raumordnenden Korrekturen kann es im gestuften Planungsverfahren dann kommen, wenn die Vorzugstrasse auf einer nachgelagerten Planungsebene auf Raumwiderstände stieße, die sich im fortschreitenden Planungsprozess wesentlich anders darstellen als in der vorgängigen Planungsstufe und die eine Lösung auf der erreichten Planungsebene nicht zuließen oder ein Missverhältnis zu anderen Lösungen erkennen ließen. Dies ist insbesondere für den Stadtabschnitt der A 39 nicht zu erkennen. Insbesondere die Abdeckelung im Bereich Moorfeld gewährleistet den gesetzlichen Lärmschutz und steht auch ohne Ansehen der mit ihm verbundenen günstigen städtebaulichen Gestaltungsmerkmale erkennbar nicht außer Verhältnis zu den sonst durch eine weiträumige Umfahrung von Lüneburg verbundenen zusätzlichen Eingriffen und Zerschneidungswirkungen in Natur- und Siedlungsräume.</p>
	<p>3. Umweltverträglichkeitsprüfung (Verfahren, Methodik, Schutzgüter)</p>	
41	<p>Die Annahmen aus dem UVP-Bericht müssen überprüft werden. Ob das fertige Hanseviertel in die Untersuchungen einbezogen wurde, wird angezweifelt und soll nachvollzogen werden.</p>	<p>Die Planungen zum Hanseviertel sind bereits in der UVP berücksichtigt worden. Alle Wohnbereiche sind insbesondere durch die vorhandene B4 mehr oder weniger stark vorbelastet, so auch das Hanseviertel.</p>
42	<p>Das Raumordnungsprogramm des Landkreises Uelzen ist in Überarbeitung und sieht mehrere Sandabbaugebiete vor. Dies wird in Verbindung zu dem Bau der A39 gebracht. Schädigungen die hieraus entstehen müssten in diesem Verfahren mitberücksichtigt werden.</p>	<p>Die Überarbeitung des Raumordnungsprogrammes des Landkreises Uelzen steht in keinem direkten Zusammenhang mit den Planungen zur A39. Regional bedeutsame oberflächennahe Rohstoffvorkommen sind nach Abwägung mit anderen Belangen in der zeichnerischen Darstellung als Vorhabensgebiet Rohstoffgewinnung im ROP durch den Landkreis Uelzen, unabhängig von den Planungen zur A39, festgelegt worden. Mögliche Beeinträchtigungen durch</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Die Abbautätigkeiten, der Verlust weiterer Teile des geeigneten Lebensraums sowie der Transportverkehr werden zu weitreichenden Beeinträchtigungen (z.B. Wildbestand) führen.</p> <p>Unbestreitbar ist aber auch die Tatsache, dass der Bau einer Autobahn mehrere tausend Tonnen Sand pro Kilometer erfordert. Die Rohstoffvorkommen befinden sich in starker Häufung in den Abschnitten 1,2 und 3 in unmittelbarer Nähe der geplanten Trassierung. Ein großflächiger Abbau in diesem engen Bereich hätte starke Schädigungen verschiedener Schutzgüter zur Folge.</p>	<p>Abbautätigkeiten sind in einem gesonderten Genehmigungsverfahren zu klären. Dies ist nicht Gegenstand des hier vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Die Selbständigkeit von Sandabbauvorhaben in unmittelbarer Nähe zu einem Autobahnteilstück war auch bereits Gegenstand im Klageverfahren zum 7. Bauabschnitt der A 39 bei Jembke; das BVerwG, Ur. v. 11.07.2019, 9 A 13.18, hat die Forderung in dem dortigen Verfahren, das Abbauvorhaben sei kumulativ in die UVP des Autobahnverfahren einzubeziehen gewesen, zurückgewiesen.</p>
43	<p>Zu Problem-Nr. 03.02-01</p> <p>Im Variantenvergleich wird einer Variante mit einer starken Beeinträchtigung eines Schutzgutes gegenüber einer Variante mit einer sehr starken Beeinträchtigung dieses Schutzgutes der Vorzug gegeben. Das ist ja grundsätzlich korrekt, aber es fehlt die Möglichkeit, auch die Vorzugsvariante aufgrund starker Beeinträchtigung von Schutzgütern (absolut, nicht relativ im Vergleich zu anderen Varianten) als nicht realisierungswürdig zu erachten.</p> <p>Die Bestimmung des Nutzens ist außerdem fehlerhaft, weil die politische gewollte Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc. nicht berücksichtigt wurde.</p> <p>Die Umstellung auf den Transportweg "Schiene" wird sich einstellen und wurde von Unternehmen bereits bevorzugt. Hierdurch könnte die Verkehrsdichte entzerrt werden und der CO2 Ausstoß reduziert. Durch die Verschiebung des Güterverkehrs auf die Schiene werden die Schwerverkehrszahlen auf den Straßen sinken und der Bedarf einer Autobahn hinfällig.</p>	<p>Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der abgestimmten und untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Der Verlauf der A 39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Die gewählte Vorzugsvariante löst hierbei keine unüberwindbaren Hindernisse aus, so dass die gewählte Linie hierbei in Übereinstimmung mit dem gesetzlichen Planungsauftrag sehr wohl als realisierungswürdig anzusehen ist.</p> <p>Die Belange der Verkehrspolitik und auch die hierbei politisch gewollte Verkehrswende finden sowohl in den politischen Willensbekundungen zum Bundesverkehrswegeplan und den damit verbundenen Verabschiedungen des Fernstraßenausbaugesetzes als auch in der Aufstellung der Verflechtungsprognose eine Berücksichtigung. Die Verlagerung auf den Schienenverkehr wird in der Verflechtungsprognose berücksichtigt und bewertet. Der Bedarf der Autobahn wird nicht allein anhand vom Schwerlastverkehr abgeleitet, dieser bildet ein Kriterium von vielen in einer umfassenden Untersuchung der Verkehre. Ein Rückschluss auf den Bedarf der Autobahn lässt sich bei der Betrachtung dieses einen Kriteriums nicht ziehen.</p> <p>Die Verkehrsträgeralternativenüberprüfung ist nicht Aufgabe der vorliegenden Planungsstufe, sondern wird übergeordnet und bundesweit durch das Instrumentarium der Bundesverkehrswegeplanung vorgegeben. Auf der Planungsstufe Planfeststellung wird hingegen für den Verkehrsträger Straße eine umweltverträgliche, wirtschaftliche und bedarfsorientierte technische Planung erstellt und zur Genehmigung vorgelegt. Die auch hier angesiedelte Alternativenprüfung betrifft ausschließlich Autobahnrassealternativen (einschließlich einer Nulllösung).</p>
44	<p>Es wird beantragt, Auskunft über die maßgeblichen vorliegenden Randbedingungen und deren Bewertung in Bezug auf die Auswahl der offenen oder geschlossenen Tunnelbauweise zu geben.</p>	<p>Eine Herstellung des Lärmschutzdeckels im Zuge der A39 in geschlossener Bauweise ist insoweit technisch nicht möglich, da die Gradientenhöhe der vorhandenen B4 für den Neubau der A39 nur geringfügig verändert wird und somit der Einschnitt im Bestand bereits vorhanden ist. Für den sogenannten Lärmschutztunnel wird der vorhandene Streckenverlauf der B4 in</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Moorfeld verbreitert und mit einem Stahlbetondeckel zu Sicherstellung eines ausreichenden Lärmschutzes abgedeckt. Es ergeben sich somit keine Voraussetzungen bzw. Randbedingungen die einen Tunnelvortrieb in geschlossener Bauweise ermöglichen.</p>
45	<p>Die A39 ist im Bereich des Vierenbachtal lediglich ca. 50 Meter vom FFH-Gebiet entfernt. Zudem wird der Vierenbach gequert, dessen Fließrichtung in Richtung FFH-Gebiet führt. Eine massive Einbringung von Schadstoffen (critical loads) wird auch seitens der VHT eingeräumt. Auch durch die Luft werden Schadstoffe in das benachbarte FFH-Gebiet eingetragen.</p> <p>Eine Schadstoffeinbringung erfolgt ebenso durch die weiteren Bachläufe, da deren Fließrichtung ebenfalls in das FFH-Gebiet geht.</p> <p>Es wird beantragt, ein Gutachten vorzulegen, welche Auskunft über die kumulierten Schadstoffeinträge in das FFH-Gebiet in den Abschnitten 1, 2 und 3 der A39 gibt.</p>	<p>Das Vierenbachtal liegt im 2.Abschnitt der A39. Entsprechende Berücksichtigung findet das FFH-Gebiete somit im Verfahren zum 2.Abschnitt der A39. Grundsätzlich ist jedoch, dass die Umweltverträglichkeit bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Die Eingriffe in das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen in den Bereichen Ilmenau (Abschnitt 1), Vierenbach (Abschnitt 2) und Röbbelbach (Abschnitt 3) sind nach den Ergebnissen der jeweilig angefertigten FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erheblich und in Kombination mit Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Kohärenzsicherungsmaßnahmen zulässig. Weitere Gutachten sind an dieser Stelle nicht notwendig.</p>
	<p>4. Planrechtfertigung (Bedarfsfeststellung, Finanzierung, Varianten)</p>	
46	<p>Es stimmt nicht, dass der BVWP das Projekt gesetzlich festlegt. Der BVWP ist eine Absichtserklärung und kein Gesetz.</p>	<p>Die A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im BVWP 2030, der in der Zuständigkeit des BMVI eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung durchlaufen hat, welche in dem Verfahren zum 7. Bauabschnitt der A 39 vor dem Bundesverwaltungsgericht bereits überprüft und durch Urteil v. 11.07.2019 (9 A 13.18) für die A 39 bereits bestätigt wurde, als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgeführt und durch das 6. FStrabÄndG vom 23.12.2016 Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Der gesetzliche Bedarf ist somit festgestellt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. Auch die Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 a 3.06, Rz. 159)</p>
47	<p>Das Kosten-Nutzen-Verhältnis entspricht nicht der Realität, insbesondere die Baukosten seien zu niedrig und der Nutzen des überregionalen Transitverkehrs zu hoch angesetzt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss überarbeitet werden.</p>	<p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul a) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt.</p> <p>Der NKV ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben. Die voraussichtlichen Baukosten werden nach Abschluss von Planungsstufen fortgeschrieben und an den BMVI weitergeben.</p> <p>Alle Kosten werden zum jeweiligen Zeitpunkt der Schätzung auf Grundlage der geltenden technischen Vorschriften und Richtwerte bemessen.</p>
48	<p>Die Prüfung der Null-Plus-Variante fehlt. Es wurde nur eine komplette Neutrassierung und kein bedarfsgerechter Ausbau untersucht. Dies widerspricht dem umweltfachlichen Planungsauftrag.</p> <p>Unter Berücksichtigung des naturschutzfachlichen Planungsbedarfes wäre der bedarfsgerechte Ausbau der B4 (2+1) zu bevorzugen. Durch den Ausbau würde weniger Natur zerstört werden, als durch den Neubau der A39.</p> <p>Diese Variante wurde aber in dem Vergleich nicht ausreichend berücksichtigt obwohl sie die vorzugswürdigere Variante darstellt.</p> <p>Unter Zugrundelegung der (Prognose)-Verkehrszahlen fehle dem Vorhaben die Planrechtfertigung. Insbesondere südlich von Lüneburg sinken die Verkehrszahlen soweit, dass ein 2+1 Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen anstelle eines Autobahnneubaus bedarfsgerecht sei. Die Bezugsfallzahlen der VP 2030 wiesen aus, dass in Lüneburg ein 4-streifiger Querschnitt und südlich Lüneburg ein 2+1-Fahrbahnquerschnitt ausreichend sei. Der Ausschluss der B4-Ausbauvariante wegen ihrer geringeren verkehrlichen Wirksamkeit sei daher nicht überzeugend. Einen Bedarf für die A39 südlich von Uelzen mit dem gesetzlich festgestellten Bedarf zu begründen, ist realitätsfern. Es geht um den verkehrlichen Bedarf und einen solchen gibt es insbesondere südlich von Uelzen nicht. Würde man für die A39 südlich von Uelzen die Wirtschaftlichkeit getrennt betrachten, käme man ganz sicher auf ein NKV unter 1.</p> <p>Es wird beantragt, nach einer geeigneteren Lösung, aus Sicht der Einwender, nach der Lösung B4-Ausbau im 2+1 Charakter mit Ortsumgehung zu suchen.</p> <p>Der Einwender verweist auf die Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02. Aus diesem Grund können die Verbotsbestände nicht mit einem überwiegenden öffentlichen Interesse außer Kraft gesetzt werden.</p>	<p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen.</p> <p>Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte. Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der vorhandenen B 4 befinden sich eine Vielzahl von Ortslagen - ein Ausbau der B 4 ist nur mit dem Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen denkbar - Querung FFH und Naturschutzgebiete - im Bereich der B 4 (Lüneburg - Uelzen) befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten. <p>Im südlichen Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg wurde der Um- und Ausbau von Teilabschnitten der B 4 zur Autobahn als zumutbare Alternative in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Ergebnisse der UVS Stufe I wurde ein Korridor parallel zur B 4 ausgewiesen. Im Variantenvergleich wurde die Ausbauvariante aus folgenden Gründen ausgeschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorteil, den die weitgehende Bündelung mit der B 4 und B 188 und der in Teilen vorgesehene Ausbau der B 4 zur Autobahn aus umweltfachlicher Sicht bietet, ist aufgrund der Mehrlänge der Variante und in einigen Schutzgutbereichen hohen Wertigkeiten des betroffenen Raumes – trotz bestehender Vorbelastung – nicht durchschlagend. - Die B 4-Variante verursacht die größten Flächenverluste und die umfangreichsten Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen. Zudem quert die Variante das Naturschutzgebiet "Obere Lachte, Kainbach, Jafelbach", welches Teil des FFH-Gebietes "Lutter, Lachte, Aschau" ist.

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Zu Problem-Nr. 09.00-01 Die in der Antwort genannte Null-Plus-Lösung war eine vierspurige komplette Neutrassierung der B4. Damit ist der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag nicht abgearbeitet. Mit der angewandten Methodik und der Art der Null-Plus-Variante war das Ergebnis, dass keine Autobahn gebaut werden sollte, von vorneherein ausgeschlossen.</p> <p>Die 2+1-Variante des B4-Ausbaus auf der vorhandenen Trasse plus Ortsumgehungen, der nun teilweise bereits realisiert ist, ist eine ressourcenschonende, kostengünstigere und bedarfsgerechte Alternative.</p> <p>Zu Problem-Nr. 09.00-03 Der Ausbau der B4 wird mit der Begründung abgelehnt, dass Ortsumgehungen nötig seien. Abhängig von Ausführung der Ortsumgehungen ist dies aber sehr wohl eine Alternative, die im Übrigen bereits teilweise realisiert ist: Uelzen, Bad-Bevensen und Bienenbüttel haben bereits Ortsumgehungen, teilweise gibt es bereits eine dritte Fahrspur, zwischen Lüneburg und Melbeck ist die B4 sogar vierspurig, was bereits über den tatsächlichen Bedarf hinausgeht.</p> <p>Zu Problem-Nr. 10.01-02 Dem öffentlichen Interesse an einer Autobahn steht das öffentliche Interesse an der Erhaltung natürlicher Lebensräume gegenüber. Der im Abschnitt 3.4.6.2 des BVWP 2003 beschriebene naturschutzfachliche Planungsauftrag fordert keinen 4-spurigen Ausbau und schloss einen 2+1-Ausbau nicht aus. Dieser 2+1-Ausbau wurde aber nicht betrachtet. Trotz der Vielzahl an Ortsumgehungen, diese wären mit dem 2+1-Ausbau weniger großräumig als bei dem von den Planern betrachteten vierspurigen Ausbau. Somit wäre die Belastung der Natur geringer.</p>	<p>- Die Betroffenheit von erholungsrelevanten Gebietsausweisungen (Vorranggebiete, Vorsorgegebiete etc.) ist trotz der Vorbelastungen durch die Bundesstraßen bei der Ausbauvariante wesentlich größer.</p> <p>- Im Wirkungsbereich der B 4 liegen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen", Vogelschutzgebiet "Südheide und Aschauteiche bei Eschede", FFH-Gebiet "Luuter, Lachte, Aschau (und einige Nebenbäche)", FFH-Gebiet "Ise mit Nebenbächen"), die von der Ausbauvariante potenziell betroffen sind. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden jedoch nicht prognostiziert.</p> <p>- Die Ausbauvariante verursacht um ca. 20% höhere Kosten.- Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sprechen aufgrund der Mehrlängen und der ungünstigeren Verbindung zwischen den zentralen Orten ebenfalls gegen die B 4-Variante. Der Argumentation des Einwenders, dass ein verkehrlicher Bedarf der A39 südlich Uelzens nicht gegeben ist, widersprechen die Angaben der Verkehrsuntersuchung (siehe hier Anhang 1, Abb. 29). Hiernach sind auch südlich von Uelzen noch Verkehrsstärken von mind. 27.600 Kfz/24h prognostiziert. Neben der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Straßenquerschnitts, der eine mindestens 4-streifigkeit für den Abschnitt 1 der A39 vorsieht, ist auch die Verkehrssicherheit ein maßgebendes Kriterium.</p> <p>Die Projektinformationen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 weisen für die A39 hierzu auch auf folgendes aus: „...Daneben werden Verkehre im nachgeordneten Netz zwischen Lüneburg und Wolfsburg auf die Autobahn verlagert, womit infolge der deutlich geringeren Unfallraten von Autobahnen gegenüber 2- oder 3-streifigen Landstraßen eine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit für den fahrenden Verkehr erreicht wird. Gleichzeitig steigt die Verkehrssicherheit in den entlasteten Ortslagen...“</p> <p>Somit ist der 2+1 Ausbau in keiner Weise gleichzusetzen mit den Forderungen des Bundesverkehrswegeplans.</p> <p>Außerdem ist die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des aktuell gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist. Die A39 soll als Fernautobahn mit der Verbindungsstufe 0 ausgebaut werden und die Städte Lüneburg und Wolfsburg mit einander verbinden.</p> <p>Eine 2+1-Alternative auf der B4 auf der gesamten Linie wird dem gesetzlichen Planungsauftrag nicht gerecht.</p>
49	<p>Das überwiegende öffentliche Interesse ist im Verhältnis zu dem Verbrauch von Landschaft und schützenswerten Naturräumen nicht haltbar. Die Planrechtfertigung des Neubaus ist im Vergleich zur Investition in das bestehende Verkehrsnetz nicht gegeben</p>	<p>Die Planrechtfertigung im Allgemeinen leitet sich aus dem gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff) ab.Grundlage für den Bedarfsplan 2016 ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodule:- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul a)- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)-</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Raumordnerische Beurteilung (Modul C)- Städtebauliche Beurteilung (Modul D),„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt. Im BVWP 2030 wird zwischen übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik, die sich aus verkehrs- und umweltpolitischen Programmen ergeben, und den daraus entwickelten abgeleiteten Zielen bzw. Lösungsstrategien unterschieden. Die letzteren sind die Grundlagen für die Priorisierungsstrategie des BVWP 2030.</p>
50	<p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist wegen zweifelhaft optimistischer Annahmen über die Hamburger Hafen-Umschläge, wegen der neu zu bewertenden Effekte der Alpha-Schienen-Variante, wegen längst überholter Annahmen für Baukosten, für PKW- und LKW- Immissionen sowie wegen des Ausbaus von A7, A1 und B4 längst überholt und deshalb neu zu berechnen. Bei realistischer Betrachtung wäre der Neubau der A39 nicht notwendig.- Baukosten haben sich weiter erhöht-weniger Vorteile durch verringerte Emissionen, weil im Laufe der Zeit die Fahrzeuge emissionsärmer werden- weniger positive Verkehrsauswirkungen wegen Ausbau der B4 und Bau der A14 (Bezugsfall müsste aktualisiert werden)-ein in der kommenden Legislaturperiode zu erwartendes generelles Tempolimit auf Autobahnen wird auf den Parallel-Autobahnen A7 und A14 für besseren Verkehrsfluss sorgen und somit die positive Auswirkung einer weiteren Parallel-Autobahn verringern.</p>	<p>Es ist möglich, dass die A7 und die A20 hinsichtlich ihrer Hinterlandanbindung in Summe eine stärkere Bedeutung haben werden als die A39. Aber für alle Verkehre mit Quelle/Ziel im Raum Braunschweig/Wolfsburg, aber auch Sachsen-Anhalt/Sachsen und Tschechien stellt die A39 die günstigste Verbindung dar.Die Hafenumschläge in Hamburg haben wie die gesamte Weltwirtschaft unter der Wirtschaftskrise gelitten und in 2008/2009 geringere Entwicklungen verzeichnet. Die Tendenz ist allerdings wieder deutlich positiv und auch künftig ist wieder mit hohen Zuwächsen zu rechnen.Der Jade-Weser-Port ist mit seinen verkehrlichen Auswirkungen auf den Raum A39 in der VU A39 berücksichtigt. Dies gilt auch für die stärkere Nutzung der Bahn zum Transport der Container von/zum Hafen Hamburg.Die VU A39 berücksichtigt das Zusammenwirken der drei Hauptachsen in Nord-Südrichtung A7, A39 und A14.Jede dieser Autobahnen hat ihre eigene Berechtigung. Dies gilt zum einen für den weiträumigen Verkehr, aber auch für den Quell- und Zielverkehr der Regionen entlang dieser Hauptachsen. Der durchgängig 6-streifige Ausbau des letzten Abschnittes der A7 zwischen Walsrode und Soltau beseitigt nur die heutigen Engpässe.Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodule:- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul a)- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)- Städtebauliche Beurteilung (Modul D),„Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 Ausgabe 2016, Seite IV). Methodisch sind die Ausführungen im Detail im BVWP 2030 aufgeführt. Der NKV der A39 ist in dem BVWP 2030 mit 2,1 angegeben.Die Kosten-Nutzen-Analyse ist insofern nicht das alleinige Kriterium der gesetzlichen Bedarfsfeststellung. Die A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im BVWP 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgeführt und durch das 6. FStrabÄndG vom 23.12.2016 Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Der gesetzliche Bedarf ist somit festgestellt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. auch die</p>

Nr.	Einwand	Antwort
51	<p>Die Festlegungen des Bedarfsplanes können nicht aus der Aufnahme der A39 in die transeuropäischen Netze nach der Verordnung (EU) 1315/2013 (abIEU L 348/1, dort: Seite 51) hergeleitet werden. Die dortige Festlegung ergibt sich aus der Skizze in der Einwendung (Seite 38). Im Übrigen misst die VO 13/2013 der A39 keine große Bedeutung bei, da sie nur im Gesamtnetz, nicht aber im Kernnetz enthalten ist. Auch für Vorhaben des Gesamtnetzes gilt die Anforderung des Artikels 7 Abs. 2 lit c) der VO 1315/2013, wonach derartige Vorhaben auf der Basis einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse wirtschaftlich tragfähig sein müssen. Diese Anforderung hat die Planung überhaupt nicht erkannt. Sie ist von Bedeutung für den vorliegenden Fall. Denn der Ausbau der Anschlussstellen entlang der Baustrecke führt nicht nur beim Einwender (884), sondern ganz allgemein zu Konflikten mit der Landwirtschaft einerseits und Umweltbelangen andererseits. Dies im Kontext zu bearbeiten, d.h., insbesondere die überhaupt nicht bearbeiteten Belange des Einwenders überhaupt erst einmal zur Kenntnis zu nehmen und bezüglich der sozioökonomischen Folgen auch für ihn zu analysieren, hätte, davon ist der Einwender überzeugt, dazu geführt, dass man den Ausbau unterlassen würde. Der allenfalls geringe, im Zweifel gar nicht vorhandene Nutzen für die Allgemeinheit hätte dem schweren Schaden für ihn (und andere Berufskollegen) gegenüber gestellt werden müssen, was bisher nicht geschehen ist.</p>	<p>Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 a 3.06, Rz. 159).</p> <p>Die Ermittlungen, Einstufungen und Bewertungen des BVWP 2030 und des gesetzlichen Bedarfsplans nehmen die Anforderungen von Art. 7 Abs. 2 lit c) der VO zu den TEN auf. Die Festlegungen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, der den Bedarf der Infrastrukturprojekte festlegt, hat die derzeit gültige Verflechtungsprognose (2014) des BMVI als Basis. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. All diese Komponenten entwickeln sich nicht linear. Auf der Grundlage dieser Prognose werden die Bedarfe der Infrastruktur festgelegt. Hierzu gehört auch eine Verbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Form der A39. Daher ist auf der Grundlage der Verflechtungsprognose ein Bedarf der A39 gerechtfertigt.</p> <p>Bei neuen Infrastrukturprojekten lassen sich Konflikte mit der Landwirtschaft und den Umweltbelangen teilweise nicht ganz bereinigen. Es wird bei der Planung im Detail immer angestrebt den Umfang der Eingriffe im Verhältnis zur verkehrlichen Wirksamkeit und Leistungsfähigkeit der Straßen möglichst gering zu halten. Bei großen Infrastrukturprojekten wie der A39 steht das „überwiegend öffentliche Interesse“ und der überregionale Nutzen des Projektes im Vordergrund. „Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Ausgabe 2016, Seite IV).</p>
52	<p>Der TdV führt in den Erwidern aus, dass die A39 in das TEN-V eingestuft wurde. Die Behauptung, die A39 sei Teil der transeuropäischen Netze, ist falsch. Sie gehört keinem der fünf von der EU-definierten Korridore an. Die A39 taucht in der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates lediglich im Anhang 5 auf, als ein geplanter Teil des europäischen Gesamtnetzes, das alle Verkehrswege lediglich auflistet. Für transeuropäische Vorhaben ist aber das Kernnetz relevant. so heißt es in der Verordnung: Innerhalb des vom Gesamtnetz vorgegebenen Rahmens sollte bis zum Jahr 2030 vorrangig das Kernnetz festgelegt und geeignete Maßnahmen für seinen Ausbau ergriffen werden. [...] Dabei sollten die Maßnahmen der Union auf jene Bestandteile des</p>	<p>Die A39 findet, wie der Einwender richtig ausführt, als ein geplanter Teil des europäischen Gesamtnetzes Erwähnung in den Verordnungen der EU zum Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Für das Kernnetz hat die EU eine Umsetzung bis 2030 vorgesehen und für das Gesamtnetz bis zum Jahr 2050. Da die A39 gemäß Unterlage 5.4 Gesamt- und Kernnetz des Anhangs I der VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Dezember 2013 Erwähnung findet, sollte eine Umsetzung der Verkehrsverbindung bis 2050 erfolgen. Dieses wird mit den laufenden und weiterhin vorgesehenen Planungsabschnitten 1 bis 7 der A39 angestrebt.</p> <p>Der Bezug auf die Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 im Text der Einwendung verweist auf ein inhaltlich nichtzutreffendes Dokument.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentriert werden, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe, und zwar mit dem im Weißbuch dargelegten Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgase bis 2050 um 60% unter den Stand von 1990 zu senken. Im Anhang 2 der Verordnung wird das Kernnetz definiert.</p>	
53	<p>Der beschriebene Lückenschluss im Bundesautobahnnetz wird angezweifelt, da es sich um den Neubau einer Autobahn und nicht um den Weiterbau einer Autobahn handelt. Der Planungsbedarf der A39 wird dadurch künstlich erzeugt. Die in A39 umbenannte A250 diene dem Anschluss Lüneburgs an Hamburg und nicht den für die A39 propagierten Zwecken.</p>	<p>Die Maßnahme wird „Neubau der A39, Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n“ benannt. Es handelt sich also um einen Autobahnneubau und nicht explizit um einen Lückenschluss. Gleichwohl beschreibt diese Autobahnneubaumaßnahme eine Verbindung zwischen zwei bestehenden Autobahnen (jeweils A39) zu einer durchgängigen Bundesautobahn. Somit handelt es sich gleichwohl um einen Lückenschluss im Sinne des Verkehrswegebbaus und im Besonderen für das Transeuropäische Verkehrsnetz.</p>
54	<p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamten A39 ist unter Berücksichtigung der B190n und A14 gerechnet. Da die B190n jedoch nicht im vordringlichen Bedarf des BVWP enthalten ist, hat sie bis 2030 keine Chance auf Realisierung. Der Nutzen der A39 ist niedriger als angenommen und der Bedarf nicht gegeben. Deshalb muss die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ohne die B 190n und A14 erfolgen.</p> <p>Zu Problem-Nr. 04.01.02-01 und 04.01.02-04.</p>	<p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die A39 wurde für den aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354) bzw. für den vorangegangenen Bundesverkehrswegeplan ermittelt. Darin sind Kosten in Höhe von 1086 Mio. € für die A39, Lüneburg-Wolfsburg enthalten. Die B 190n ist nicht berücksichtigt. Hieraus ergibt sich ein NKV von 2,1. Die Kosten haben sich seitdem nicht wesentlich geändert. Eine Maßnahme ist volkswirtschaftlich sinnvoll, solange der monetarisierte Nutzen größer ist als die Kosten. Selbst bei einer weiteren deutlichen Erhöhung der Kosten auf bis zu 2 Mrd. € bliebe die Maßnahme wirtschaftlich sinnvoll, da der Nutzen die Kosten überwiegt. Die Baulänge der A39 beträgt rd. 105 km. Hieraus ergeben sich Kosten in Höhe von rd. 10,5 Mio. €/km, was für Autobahnen nicht außergewöhnlich hoch ist. Einer Finanzierung der Maßnahme steht auch vor diesem Hintergrund nichts im Wege. Die Planungskosten sind bei der Neuaufstellung des BVWP in die Berechnung des NKV eingegangen. Die A39 wurde vom Bund in den Investitionsrahmenplan aufgenommen, damit ist eine durchgehende Finanzierung vorgesehen. Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist. Diese gilt für die A39 unabhängig von der Bedarfsplaneinstufung der B190n.</p>
55	<p>Die Planung beruhe auf der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO), die zunächst zwei sich kreuzende Autobahnen A39 und A14 in X-Form vorsah. Die von der VUNO noch als offensichtlich unsinnig bewertete Hosenträger-Variante (zwei parallel verlaufende Autobahnen in Nord-Süd-Richtung mit einer Querspange) sollte dennoch einen ähnlichen Effekt hinsichtlich der gebotenen Verbesserung auch</p>	<p>Auf der Grundlage der Ergebnisse der VUNO haben sich im Juli 2002 der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und die Fachminister der Länder Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf die Netzalternative I (die sogenannte Hosenträgerlösung) mit den Netzelementen A39, B 190n und A14 als weiter zu verfolgender Lösung verständigt. Die einzelnen Netzelemente wurden von den Ländern zur Fortschreibung des 5. Bedarfsplans für Bundesfernstraßen angemeldet und im Rahmen der BVWP 2003 überprüft und bewertet, als</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>der Ost-West-Verbindungen gewährleisten. Diese Tatsachen werden im Erläuterungsbericht falsch oder gar nicht dargestellt. Das Gesamtkonzept (wovon die A39 nur ein Teil war und ist) zur angeblichen Erschließung des norddeutschen Raums (A14, A39, B190n) und zur Verbesserung für weiträumige Verkehre ist nach der Herabstufung der B190n in den weiteren Bedarf und dem Bau der A14 nicht mehr tragfähig und fehlerhaft. Es wird beantragt eine neue VUNO durchzuführen.</p>	<p>Projekte mit Vordringlichem Bedarf in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen übernommen sowie durch das Fernstraßenausbauänderungsgesetz 2004 bestätigt.</p> <p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB), die B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze ist Teil des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB+) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Über die Durchführung einer neuen VUNO ist nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.</p>
56	<p>Die Verkehrstechnische Untersuchung 2010 spricht von dem Modellraum Niedersachsen / Sachsen-Anhalt und betrachtet dafür die Verkehrsentwicklungen (Unterlage 21.1 Seite 11 von September 2010). Die nunmehr herangezogene Untersuchung geht vom Untersuchungsraum Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt (21.1 November 2015 S.11) aus. Der Wechsel des Modellraums konnte nicht nachvollzogen werden, so dass daraus resultierende Änderungen in der Planbegründung nicht erkennbar sind.</p>	<p>Beide Verkehrsuntersuchungen (2010 und 2015) basieren auf dem sogenannten Verkehrsmodell Nordwestdeutschland, das Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen vollständig sowie Sachsen-Anhalt, Nordrhein-Westfalen, Hessen und andere Bundesländer teilweise umfasst. Auch Skandinavien ist in beiden Verkehrsuntersuchungen in gleichem Maße berücksichtigt.</p>
57	<p>Aus der Untersuchung im November 2015 kann nicht nachvollzogen werden wie der Schwerlastanteil um 1/6 für den Prognosenullfall reduziert werden konnte (s. Untersuchung 21.1, September 2010 im Vergleich zu Untersuchung 2015).</p>	<p>Für den Prognosenullfall im Abschnitt Nord werden hierbei gemäß der Untersuchung 2010 rd. 6.600 Lkw/24h, gemäß der Untersuchung 2015 rd. 5.000 Lkw/24h und gemäß der Untersuchung 2019 rd. 4.800 Lkw/24h erwartet (siehe jeweilige Unterlage 21.1 Abschn. 6.2.2). Es zeigt sich somit ein geringfügiger Abwärtstrend der Verkehrsbelastungen für den Lkw-Verkehr im Prognosenullfall. Die Prognose der Verkehrsuntersuchung A39 basiert auf der derzeit gültigen Verflechtungsprognose (2014) des BMVI. Die Verflechtungsprognose ist Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung.</p> <p>Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. All diese Komponenten entwickeln sich nicht linear..</p>
58	<p>Die Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung 2030 rechtfertigen den Neubau einer Autobahn nicht. Ein Bedarf kann aus den Verkehrszahlen nicht hergeleitet werden</p>	<p>Die Prognose der Verkehrsuntersuchung A39 basiert auf der derzeit gültigen Verflechtungsprognose (2014) des BMVI. Die Verflechtungsprognose ist Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung. Die Verflechtungsprognose für 2030 berücksichtigt eine ganze Reihe an Entwicklungen, sowohl z.B. hinsichtlich des Modal Split als auch der Kraftstoffkosten, Fahrzeugflottenzusammensetzung, Motorisierung, spezifischer Kraftstoffverbrauch usw. all diese Komponenten entwickeln sich nicht linear. Auf der Grundlage dieser Prognose werden die Bedarfe der Infrastruktur festgelegt. Hierzu gehört auch eine Verbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Form der A39. Daher ist auf der Grundlage der Verflechtungsprognose ein Bedarf der A39 gerechtfertigt. Für den Prognosenullfall im Abschnitt Nord werden gemäß der Unterlage</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		21.1 Abschn. 6.2.2 für die B4 rd. 10.000 Kfz/24h (davon 1.200 LKW/24h) mehr als in der Analyse 2015 erwartet.
59	Der Planungsauftrag sieht eine vierstreifigen Autobahnquerschnitt vor. Die aktuelle sechsstreifige Planung entspricht nicht dem Auftrag nach BWVP.	Der Neubau der A39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes, das neben der neuen Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg die ebenfalls in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Bundesautobahn 14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und die dazwischen in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Bundesstraße 190n als Querverbindung umfasst. Die Unterlage 21.1 zeigt auf, dass ein ausreichend leistungsfähiger Querschnitt auf Teilstrecken des 1. Abschnitts der A39 nur in Verbindung mit einem verlängerten Verflechtungsstreifen erreicht wird. Somit entspricht die teilweise Anordnung von 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung dem Auftrag des BVWP einer leistungsfähigen Fernautobahn auf der Grundlage eines vierstreifigen Querschnitts.
60	Zu Problem-Nr. 04.01.02-05 Die politisch gewollte Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc. ist in der Methodik der Prognose nicht berücksichtigt. Beruflicher Personenverkehr wird nach der Corona-Krise nicht das alte und nicht das prognostizierte Niveau erreichen, weil in vielen Fällen erst anlässlich der Corona-Krise gelernt wurde, dass Besprechungen mittlerweile sehr gut online funktionieren. Das war natürlich zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognosen nicht absehbar, daher sollte unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse neu prognostiziert werden.	Die Verlagerung auf den Schienenverkehr wird in der Verflechtungsprognose berücksichtigt und bewertet. Die Verkehrsträgeralternativenüberprüfung ist nicht Aufgabe der vorliegenden Planungsstufe, sondern wird übergeordnet und bundesweit durch das Instrumentarium der Bundesverkehrswegeplanung vorgegeben. Auf der Planungsstufe Planfeststellung wird hingegen für den Verkehrsträger Straße eine umweltverträgliche, wirtschaftliche und bedarfsorientierte technische Planung erstellt und zur Genehmigung vorgelegt. Die auch hier angesiedelte Alternativenprüfung betrifft ausschließlich Autobahnrassealternativen (einschließlich einer Nulllösung). Die Meinung, dass die Corona-Krise nachhaltig Einfluss nimmt auf den beruflichen Personenkraftverkehr ist zum jetzigen Zeitpunkt nur Spekulation.
61	Zu Problem-Nr. 04.03.01.03-01 Die Antwort geht nicht auf die sinnvolle Verwendung finanzieller Mittel ein. Zudem muss man unterscheiden zwischen dem gesetzlich festgestellten Bedarf und einem verkehrlichen Bedarf. Ein verkehrlicher Bedarf ist nicht gegeben, siehe dazu u.a. Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.	Der verkehrliche Bedarf ist gegeben, siehe Antwort zu Einwand-Nr. 48. Durch den politischen Beschluss, die A39 AS Lüneburg-N (B216) bis AS Weyhausen (B188) als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs (VB) zu bewerten, wurde bereits ein Abwägungsprozess zur sinnvollen Verwendung von Haushaltsmitteln getroffen.
62	Es wurden die Anwohner getäuscht, die im Planungsverfahren für die Ostumgehung nur deshalb von einer Klage absahen, weil das damalige Straßenbaureferat des Niedersächsischen Verkehrsministerium im Auftrag der damaligen Niedersächsischen Verkehrsministerin Breuel schriftlich zugesichert hatte, dass die Ostumgehung nicht als Teil einer künftigen Nord-Süd-Autobahn gedacht sei. Die Anwohner nahmen daraufhin von einer Klage Abstand. Diese Anwohner sowie deren Nachfolger genießen Vertrauensschutz: Die	Historisch gesehen ist die Verkehrsbeziehung Hamburg – Lüneburg – Wolfsburg jedoch schon seit 1940 Teil eines Verkehrskonzepts. Mit der Neustrukturierung des Netzes der Bundesautobahnen, die mit Wirkung ab 1. Januar 1975 eingeführt wurde, entstand ein entsprechender Streckenzug unter der einheitlichen Bezeichnung als „Bundesautobahn 39. Der Bedarfsplan des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 5. August 1976 enthielt die A 39 weiterhin vollumfänglich. Das Dritte Gesetz vom 21. April 1986 zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen enthielt die Strecke zwischen Maschen und Lüneburg-Nord sowie die vierstreifige Ortsumgehung Lüneburg als laufende Vorhaben, jedoch unter der Bezeichnung

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Ostumgehung darf, wie 1980 zugesichert, nicht zu einer Autobahn ausgebaut werden.</p>	<p>„Bundesautobahn 250“. Mit dem Fall der Mauer und der Deutschen Wiedervereinigung änderte sich die Verkehrsplanung deutlich. Der Bedarfsplan des Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 15. November 1993 enthielt eine Nordverlängerung der A 39, die allerdings von Wolfsburg über Salzwedel, Lüchow, Ludwigslust zum Autobahndreieck bei Neustadt-Glewe (A 24/A 241) geführt werden sollte. Diese Strecke war als weiterer Bedarf vorgesehen. Enthalten war weiterhin der Lückenschluss zwischen Winsen/Luhe und Lüneburg im Zuge der A 250.</p> <p>Der Bedarfsplan des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004 sah nunmehr den Bau der A 39 von Lüneburg über Uelzen, Wittingen, Brome nach Wolfsburg als fest disponiertes Vorhaben vor.</p> <p>Aus der historischen Betrachtung der politisch vorgesehenen Streckenverbindungen zwischen Hamburg und Braunschweig kann man erkennen, dass die notwendigen und verkehrspolitisch gewollten Ausbaumaßnahmen im Lauf der Zeit einer Veränderung unterliegen. Somit sind, mit Ausnahme der Erkenntnis, dass grundsätzlich eine neben der A7 weiter östlich verlaufenden Nord-Süd Beziehung erforderlich schien, die genauen Streckenverläufe und auch die Dringlichkeitsstufen und Ausbaustandards im Wandel der Zeit angepasst worden.</p> <p>Desweiteren kann sich im Zuge mehrere Jahre der politische Wille unter geänderten Rahmenbedingungen durchaus anders darstellen. Für die Wahl der Vorzugsvariante der A39 auf der Trasse der vorhandenen B4 haben sich aufgrund der veränderten Planungsumstände sehr wohl die Vereinbarkeit der eingeschränkten Trassierungsmerkmale mit den Kriterien einer Fernautobahn gezeigt. Insbesondere da hierbei auch andere Belange der Umweltverträglichkeit weiter in den Fokus gerückt sind.</p>
63	<p>Der Einwender stellt fest, dass die Kosten falsch dargestellt werden. Der B4-Ausbau würde einen Bruchteil der A39-Kosten bedeuten.</p>	<p>Die Kosten sind auf den zugrundeliegenden Planungen fachtechnisch korrekt ermittelt worden. Der TdV kann hier nicht erkennen, dass die Ermittlung fehlerhaft ist. Die Einwendungen bezieht sich auch nicht auf konkrete Sachverhalte.</p>
64	<p>Es wird gefordert, die Planungen ruhen zu lassen, bis die für alle fünf Jahre vorgesehene Bedarfsplanüberprüfung stattgefunden hat.</p>	<p>Das zu Grunde liegende Gesamtverkehrskonzept wurde zunächst mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 04.10.2004 (5. FStrabÄndG), in Kraft getreten am 16.10.2004, in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Der aktuelle Bedarfsplan des 6. Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrabÄndG) vom 23.12.2016 schreibt dieses Gesamtkonzept fort. Darin ist die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg unter lfd. Nr. 701 (NI A 039 AS Lüneburg-N (B 216) AS Weyhausen (B 188) N 4 vordringlicher Bedarf) der Anlage nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAusbG weiterhin in den vordringlichen Bedarf eingestuft.</p> <p>Durch den Gesetzgeber ist der zur Zeit geltende Planungsauftrag für die A39 auf Grundlage des 6. FStrabÄndG nicht verändert. Somit ist der gesetzliche Planungsauftrag weiterhin gegeben.</p>
65	<p>Es wird beantragt, dass die Planfeststellungsbehörde prüfen möge, ob es im weiteren Verlauf der Planungen durch die Berücksichtigung der Lüneburger Entwicklungswünsche zu einer erhöhten Gewichtung der Lüneburger Belange durch die</p>	<p>Die Belange der Hansestadt Lüneburg wurden im Abschnitt 1 nicht über Gebühr berücksichtigt. Die konkreten Entwicklungspläne des Gewerbegebiets „Bilmer Berg“ wurden aufgrund des Beschlusses zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II "Bilmer Berg II" vom 13.12.2010</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>bereits erfolgte Berücksichtigung im Abschnitt 1 kommen kann. Sofern dies der Fall ist, wird beantragt, die Vorhabenträgerin anzuweisen ein geeignetes, korrektes Beurteilungsverfahren anzuwenden und die Ergebnisse zu veröffentlichen. Zu klären ist, welchen Status hat die Planung Bilmer Berg II? Ist dies eine bereits konkrete Planung oder eine Absichtserklärung? Es wird um Auskunft zum aktuellen Planungsstatus des Gewerbegebietes Bilmer Berg 2 zum Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen gebeten.</p>	<p>durch den Verwaltungsausschuss der zugehörigen 45. Änderung des Flächennutzungsplans vom Dezember 2010 getroffen.</p> <p>Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II "Bilmer Berg II" wurde am 13.12.2010 durch den Verwaltungsausschuss der Hansestadt Lüneburg getroffen.</p> <p>Die Abgrenzungen der Gewerbegebiete „Bilmer Berg II, III, IV“ sind Bestandteil der 45. Änderung des Flächennutzungsplans vom Dezember 2010.</p>
66	<p>Der TdV führt aus, dass die Aufgabe nicht in erster Linie dazu dient, die bestehenden Autobahnen zu entlasten, sondern sie spricht von der Schaffung einer leistungsfähigen Achse zwischen Lüneburg und Wolfsburg.</p> <p>Hier widerspricht sich die Behörde. Sie verweist weiter oben auf die Fernwirkung, spricht sogar von der Bedeutung für transeuropäische Verkehre und davon, dass die Bedeutung für die Hafenhinterlandanbindung ausschlaggebend war für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des BVWP. Und nun soll es plötzlich um die Schaffung einer leistungsfähigen Achse zwischen Wolfsburg und Lüneburg gehen. Die auf dieser Strecke gemessenen Verkehrszahlen rechtfertigen aber keine Autobahn, sondern liegen im Bereich einer Bundesstraße.</p> <p>Es wird beantragt, auch hier genauere Verkehrsuntersuchungen anzustellen.</p>	<p>Der Einwand kann durch den TdV nicht nachvollzogen werden. Die A39 bildet im Verbund mit den weiteren Autobahnen und Bundesstraßen ein leistungsfähiges Straßennetz.</p> <p>Mit dem Neubau der A 39 werden die Standortqualitäten der bisher benachteiligten Regionen des Uelzener Beckens, der Randbereiche der Lüneburger Heide, des Wendlandes und der Altmark erheblich verbessert. Die A 39 schafft eine optimale Verbindung zwischen den Räumen Wolfsburg/ Gifhorn/Braunschweig und Lüneburg/Hamburg. Sie schafft im großräumigen Maßstab eine zusätzliche Verbindung der Wirtschaftsräume in Süd- und Ost-Deutschland mit der Nordsee, sowie nach Skandinavien. Wesentliches verkehrliches Ziel ist es dabei, die Sicherheit und Leichtigkeit des Fernstraßenverkehrs zu verbessern. Daneben werden Verkehre im nachgeordneten Netz zwischen Lüneburg und Wolfsburg auf die Autobahn verlagert. (Auszug BVWP 2030).</p>
67	<p>Die Aussage des TdV, "der BVWP ist die zentrale planerische Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes", ist nicht richtig.</p> <p>Mit dieser Aussage stiehlt sich die Planungsbehörde aus der Verantwortung. Der BVWP ist kein Gesetz, sondern ein Planungsinstrument. Es ist sehr wohl die Aufgabe der planenden Behörde, die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu prüfen. [...] Es wird beantragt, die Planungen bis zur Übergabe an die Autobahn GmbH ruhen zu lassen.</p>	<p>Der BVWP ist sehr wohl die planerische Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.</p> <p>Rechtskraft erhält dies erst durch das jeweilige Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, in dem der Bedarfsplan als Anlage aufgenommen wird.</p> <p>Die Planungen sind durch die Autobahn GmbH des Bundes übernommen worden. Die TdV überprüft die Wirtschaftlichkeit des Projekts in Form einer kontinuierlichen Kostenfortschreibung. Das bedeutet jedoch nicht, dass hierbei auch das NKV der Bedarfsplananalyse kontinuierlich neu abgeleitet wird.</p>
	<p>5. Verkehrsprognose, -strukturdaten, -untersuchungen</p>	
68	<p>Die Basisdaten der Verflechtungsprognose stammen aus dem Jahr 2010. Eine Aktualisierung ist zwingend</p>	<p>Als Grundlage für die Planung zur A 39 wurde das Verkehrsmodell Niedersachsen als Verkehrsmodell A 39 weiter aktualisiert und fortgeschrieben. In der Analyse wurde das Modell</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>erforderlich.</p> <p>Die Daten sind veraltet und müssen überarbeitet werden. Die Verflechtungsprognose des BVWP 2030 stützt sich auf eine Studie der Interplant Consult, München. Zur Aufgabenstellung heißt es dort: "... beinhaltet die Analyse und Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Quell-Ziel-Matrizen des Güter- und des Personenverkehrs für das Basisjahr 2010." Nun mag es verständlich sein, dass man eine Rahmenplanung im Jahr 2014 mit Zahlen von 2010 vornimmt. aber für ein konkretes Infrastrukturprojekt ist es inakzeptabel, auch heute noch mit 10 Jahre alten Basiswerten zu arbeiten. Zumal die relevanten Verkehre sich in der Zwischenzeit völlig anders entwickelt haben, als vor 10 Jahren vermutet.</p>	<p>für die Verkehrsuntersuchung auf den Ergebnissen der SVZ 2015 auf 2015 fortgeschrieben, Prognosehorizont ist das Jahr 2030. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014.</p>
69	<p>Die für den Planfall prognostizierten Verkehrszahlen können nicht eintreten, wenn die übrigen Abschnitte nicht gebaut werden.</p>	<p>Es ist richtig, dass die in der VU ausgewiesenen Verkehrsbelastungen erst dann eintreten, wenn die gesamte A39 gebaut ist. Bei Verkehrsfreigabe einzelner Bauabschnitte sind die Belastungen auf den Teilabschnitten natürlich geringer. Entsprechende Berechnungen für die A39 und das nachgeordnete Straßennetz liegen vor.</p>
70	<p>Das innerstädtische Verkehrsnetz wird durch den Bau der A39 zusätzlich belastet werden. Die zusätzlichen Verkehre werden zu erhöhter Stauhäufigkeit und -länge und Unfallgefahren führen.</p> <p>Die zu Grunde gelegten Verkehrsprognosen sind nicht plausibel und fehlerhaft.</p> <p>Zu Problem-Nr. 05.02-04 Bei der Beurteilung der Verkehrsstärke auf der Erbstorfer Landstraße muss auch berücksichtigt werden, dass mittlerweile das Wohngebiet Hanseviertel existiert, dass ein weiteres Wohngebiet am Ebensberg geplant wird und dass auch östlich gelegene Gemeinden (z.B. Scharnebek) neue Wohngebiete planen.</p> <p>Zu Problem-Nr. 05.01-13 Auch nach Fertigstellung des Abschnitts 1 wird die Entlastungswirkung auf den innerstädtischen Verkehr schlechter sein als vorher. Es werden zwar alle Anschlussstellen beibehalten, aber die Verkehrsstärke wird</p>	<p>Die der VU zugrunde liegende Verflechtungsprognose wurde im Auftrag des BMVI entwickelt und geprüft. Sie ist Grundlage für alle aktuellen großräumigen Verkehrsuntersuchungen.</p> <p>Die vorliegende Verkehrsuntersuchung weist für alle untersuchten Anschlussstellen eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit aus. Siehe hierzu Unterlage 21.1 Anhang 5a. Durch den Bau der A39 ergeben sich in weiten Teilen des Innenstadtbereichs nur marginale Belastungsveränderungen um +/-200 Kfz/24h, die im Bereich der Modell- und Rundungsgenauigkeit liegen. Lediglich im Südosten kommt es durch die Neustrukturierung des Anschlusses B 4/B 216 zu etwas größeren Veränderungen (bis +800 Kfz/24h), die aber in der Regel weniger als 5 % der Gesamtbelastung ausmachen und damit nicht spürbar sind.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>höher sein und die Anbindung südlich der Dahlenburger Landstraße verschlechtert sich.</p>	
71	<p>Zu Problem-Nr. 05.01-01.2</p> <p>Die Einigung der Landesverkehrsminister auf eine laut VUNO als offensichtlich unsinnig bewertete Variante ist nicht akzeptabel. Es ist unklar, warum das trotz jahrelangen Hinterfragens nicht aufgearbeitet und korrigiert wurde. Für die X-Variante ist es nun zu spät, weil die A14 bereits im Bau ist.</p> <p>Es ist eine Neubewertung der A39 erforderlich im Hinblick auf den Bau der A14, die durchgängige Sechsspurigkeit der A7, den dreispurigen Ausbau der B4, der politisch gewollten Verkehrswende mit Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene etc.</p>	<p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p>
72	<p>Zu Problem-Nr. 05.01-03</p> <p>Hier die korrigierte Aufstellung der Zahlen aus den verschiedenen Verkehrsprognosen für den Bereich Lüne-Moorfeld: (siehe nächste Tabelle)</p> <p>Die Kritik des zu gering angesetzten LKW-Anteils entstand aus dem Vergleich des Planfalls der VU 2013 (Prognose für 2025:9400 LKW/d, 16,5%) mit dem Planfall der VU 2015 (Prognose für 2030: 9020 LKW/d, 14,7%), die VU 2019 (Prognose für 2030: 9270 LKW/d, 15,4%) entschärft diesen Kritikpunkt nur teilweise.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchungen basieren auf den aktuellen zur Verfügung stehenden Daten. Die Methodik der Verkehrsuntersuchung sowie die verwandten Daten sind dem Schlussbericht zur Verkehrsuntersuchung in Unterlage 21.1 zu entnehmen. Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der Einwender von einem (zu) "gering angesetztem Lkw-Anteil" reden kann.</p>
73	<p>Zu Problem-Nr. 05.01-05</p> <p>Es fließen verschiedene mit Unsicherheiten behaftete Parameter in die Verkehrsprognose ein. Eine Veränderung dieser Parameter im Rahmen ihrer Unsicherheiten führt zu anderen Prognoseergebnissen. Mit der Einwendung war gemeint, dass für die Dimensionierung des Lärmschutzes die Prognoseparameter innerhalb ihres Unsicherheits-Bereichs so gesetzt werden sollen, dass das Prognoseergebnis maximiert wird, um den bestmöglichen gesetzlich vertretbaren Lärmschutz zu ermöglichen.</p>	<p>Die, in die Prognose einfließenden Parameter, werden an Hand der vorhandenen Daten kalibriert. Die Verkehrsprognose betrachtet somit nicht ein Szenario mit einzelnen Parametern von niedrig bis hoch, sondern ein im Gesamten abgestimmtes Berechnungsmodell.</p>
74	<p>Zu Problem-Nr. 05.02-01</p>	<p>Die Verkehrsprognose berücksichtigt die Bevölkerungsentwicklung im Plangebiet und somit auch die Zunahme von Verkehren aus zusätzlichen Wohngebieten.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Der Bezugsfall berücksichtigt nicht neue Wohngebiete (Hanseviertel, kommendes Wohngebiet am Ebensberg, neue Wohngebiete in östlich gelegenen Gemeinden, z.B. Scharnebeck).</p>	
75	<p>Es fehlt eine Betrachtung des Ausweichts- / Umleitungsverkehrs nach der Fertigstellung im Fall sehr kurzfristiger Sperrung (nach einem Unfall) einer oder beider Richtungen im Bereich des Abschnitts 1 oder einer Anschlussstelle im Bereich des Abschnitts 1. In diesen Fällen funktioniert kein weiträumiges Umleitungskonzept. Und selbst bei geplanten Wartungsarbeiten sieht man bereits heute, welches Verkehrschaos eine Beeinträchtigung der Ostumgehung in großen Teilen der Stadt verursacht.</p> <p>Zu Problem-Nr. 10.04-01 Durch Unfälle kann es zu Sperrungen einer Anschlussstelle, einer Fahrtrichtung oder schlimmstenfalls zu einer Sperrung beider Fahrtrichtungen kommen. Für diese Fälle werden kleinräumige Lösungen benötigt, auch für den innerstädtischen Verkehr.</p> <p>Zu Problem-Nr. 16.6 - 01.1 Im Konzept der Teilpräsentation Verkehrssteuerung wird der Havariefall in der Bauphase nicht betrachtet. Der schwere Unfall auf der B4 (Ostumgehung) im vergangenen Jahr zeigt deutlich, dass gerade in der Bauphase ein solches Konzept zwingend erforderlich ist. Weiterhin wird lediglich der regionale /lokale Bereich um Lüneburg und der überregionale Bereich betrachtet. Sämtliche Bundes- und Landesstraßen finden sich in der Untersuchung nicht wieder. Eine Verankerung des Umleitungs- und Notfallkonzepts im Planfeststellungsbeschluss ist, dies sei erneut betont, aus Sicht der Hansestadt zwingend geboten.</p> <p>Zu Problem-Nr.16.6 - 05.1 Das Umleitungskonzept muss in der Planfeststellung abgesichert werden. Es muss auch den Havariefall in der Bauphase auf der B4 berücksichtigen. Entgegen der Darstellung des TdV ist dem Einwander ein großräumiges Umleitungskonzept nicht bekannt, lediglich eine Powerpoint-</p>	<p>Das vom TdV aufgestellte Umleitungskonzept, welches nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage ist, enthält sowohl Umleitungsstrecken für die Bauzeit als auch im Endzustand. Hierbei werden kleinräumige Umleitungen von Anschlussstelle zu Anschlussstelle, regionale Umleitungen um Lüneburg herum und überregionale Umleitungsstrecken betrachtet. Das Umleitungskonzept wurde der Hansestadt Lüneburg bereits am 30.11.2019 in einem Arbeitsgespräch vorgestellt. In 2020 sind weiterführende Untersuchungen durchgeführt worden. Diese Unterlage dient hierbei sowohl der Abstimmung einer während der Bauzeit einzurichtenden planmäßigen Umleitungsstrecken als auch der im Havariefall kurzfristig auszurufenden Umleitungsstrecken.</p> <p>Das Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen zu möglichen Strecken wird mit den zuständigen TÖB, Fachbehörden etc. weiterhin abgestimmt. Die Unterlage wird der Genehmigungsbehörde als Abwägungsunterlage durch den TdV übermittelt.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	Präsentation, die mit dem Konzept sicherlich nicht identisch ist.	
76	Die Verkehrsuntersuchung nimmt doch lediglich aktuelle Verkehrsmengen auf und prognostiziert zukünftig zu erwartenden Verkehr. Inwiefern liefert sie die Bestätigung für die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen?	Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sind den Anhängen 5.1 und 5.2 (vormals 5 und 5a) zur Verkehrsuntersuchung Unterlage 21.1 zu entnehmen. In Anhang 5.1 (5a) erfolgt die Bewertung der Qualität des Verkehrs nach den im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) definierten Qualitätsstufen. Hier sind sowohl die freie Strecke als auch die Anschlussknotenpunkte der geplanten A39 aufgeführt.
	6. Abschnittbildung und Folgemaßnahmen	
77	<p>Die Verkehrswirksamkeit der einzelnen Abschnitte der A39 wird in Frage gestellt und gefordert, dass mit dem Bau der einzelnen Abschnitte erst begonnen werden dürfe, wenn alle einzelnen Abschnitte festgestellt sind.</p> <p>Die Umbauten am südlichen Ende des Abschnittes 1 erscheinen bei einer Betrachtung als Einzelmaßnahme völlig unnötig.</p> <p>Der Abschnitt 1 hätte also ohne die weiteren Abschnitte keinen verkehrlichen Mehr-Nutzen im Vergleich zu heute.</p> <p>Aufgrund der bereits bekannten Hindernisse in den Folgeabschnitten bestehen erhebliche Zweifel an der Realisierung des Gesamtprojekts. Ohne Abschnitt 2 wäre in Abschnitt 1 die Verlegung der B216 völlig nutzlos</p> <p>Es wird gefordert, Abschnitt 1 nicht ohne Abschnitt 2 planfestzustellen.</p> <p>Zu Problem-Nr. 05.01-12 Die Aussage, dass die prognostizierten Verkehrszahlen erst nach der Verkehrsfreigabe aller Abschnitte eintreten können, wird bestätigt. Es wird aber nicht darauf eingegangen, dass dies ein Hinderungsgrund für die abschnittsweise Planfeststellung ist.</p> <p>Zu Problem-Nr. 06.00-01 Was bedeutet "verkehrswirksam"? Gegenüber heute wird die Verkehrswirksamkeit jedenfalls nicht bedeutend gesteigert, insbesondere nicht in Relation zu den Kosten. Ein getrennt für den Abschnitt 1 berechnetes NKV läge sicher unter 1.</p>	<p>Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen stellt eine richterrechtlich anerkannte Ausprägung des fachplanerischen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planungsträger ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen können (vgl. BVerwG. Ur. v. 19.05.1998, 4 A 9.97).</p> <p>Dementsprechend ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich zulässig. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei der Bildung von Planfeststellungsabschnitten zu prüfen, ob dem Gesamtvorhaben und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils". Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. u.a BVerwG Ur. v. 11.07.2011, 11 C 14.00).</p> <p>Die Abschnittsbildung setzt außerdem voraus, dass der jeweilige Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt (BVerwG, U.v. 10.10.2012 – 9 A 19/11 – juris Rn. 19).</p> <p>Der Vorhabenträger hat in Anwendung dieser Rechtsprechung die Gesamtmaßnahme in einzelne Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, die jeweils für sich betrachtet, selbstständige und verkehrswirksame Abschnitte bilden. Für diese werden jeweils separate Genehmigungsverfahren durchgeführt. Auch die weiteren Planfeststellungsabschnitte befinden sich in der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren bzw. in der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Es bestehen aus Sicht des Vorhabenträgers keine unüberwindbaren Hindernisse, auch für die weiteren Planfeststellungsabschnitte einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss zu erwirken und damit die Genehmigung zum Bau der gesamten Trasse zu erhalten. Eine Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens findet sich in Unterlage 1 (Anlage). Vor diesem Hintergrund kann folglich nicht davon ausgegangen werden, dass lediglich der hier in Rede stehende Planfeststellungsabschnitt 1 baulich umgesetzt wird. Zudem wurde bereits für das Gesamtvorhaben das Raumordnungsverfahren mit der Landesplanerischen Feststellung vom 24.08.2007 abgeschlossen. Ebenfalls ist für das Gesamtvorhaben die Linienführung mit Beschluss vom 31.10.2008 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (neu: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)) gemäß § 16 Abs. 1 FStrG bestimmt worden. Die Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens wurde auch im Linienfindungsverfahren geprüft und nachgewiesen. Darüber hinaus ist die Finanzierung des</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Vorhabens durch die Aufnahme in den derzeit geltenden Investitionsrahmenplan gesichert. Es liegt zudem im Interesse des Vorhabenträgers die Planfeststellungsverfahren für alle Bauabschnitte sowie den Bau des Vorhabens zügig durchzuführen.</p> <p>Der Planungsabschnitt 1 stellt für sich einen verkehrswirksamen Abschnitt dar, der mit der Anschlussstelle B 216 an das nachgeordnete Netz (hier B 216) angebunden ist. Die Reihenfolge der Realisierung der Bauabschnitte ist Bestandteil der Antragsunterlage. Sie werden nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.</p> <p>Die Verkehrsprognosezahlen für die Gesamtrealisierung aller Abschnitte treten erst nach der Verkehrswirksamkeit der Abschnitte 1 bis 7 der A39 ein. Dies steht aber einer abschnittswisen Planung nicht entgegen. Insbesondere ist es für die Planung der einzelnen Abschnitte jedoch erforderlich die Verkehrsprognosezahlen für die Gesamtrealisierung aller Abschnitte den Planungen zugrunde zu legen, sei es für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit aber auch für die Begründung und Dimensionierung von Immissionsschutzanlagen (Verkehrslärm und Luftschadstoffe).</p> <p>Der Begriff „verkehrswirksam“ beschreibt in diesem Kontext die verkehrliche Inbetriebnahme des jeweiligen Abschnitts.</p> <p>Hiermit sind keine kapazitätssteigernden Maßnahmen beschrieben.</p>
78	<p>Die Abschnittsbildung ist fehlerhaft. Durch das Ende des Abschnitt 1 an der AS B 216 werden Zwangspunkte für den Abschnitt 2 gesetzt. Dadurch wird insbesondere die Apfelallee mit ihrer Habitatfunktion für Fledermäuse unwiderruflich zerstört und bei einer Nichtfortführung der Autobahn zudem noch unnötig.</p>	<p>Das gewählte Abschnittsende und die durchgeführten Variantenvergleiche ermöglichen eine Weiterführung der A39 entsprechend den Vorgaben der Linienbestimmung vom 31.08.2008 und der landesplanerischen Festlegung vom 24.08.2007.</p> <p>Es werden hierbei keine den Vorgaben der Linienbestimmung und landesplanerischen Festlegung widersprechende Zwangspunkte geschaffen.</p> <p>Der Eingriff in die Apfelallee wird durch eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden unter Beibehaltung der Trassierungsparameter der AS B216 nördlich der geplanten Trasse der A39 vermieden. Die Vorhabenträgerin erarbeitet zurzeit eine entsprechende Planung.</p>
79	<p>Das Abschnittsende stelle einen Zwangspunkt für den Trassenverlauf im 2. Planungsabschnitt mit Parallellage zum Elbe-Seiten-Kanal und den damit ausgelösten jagdlichen, landwirtschaftlichen und eigentumsrechtlichen Betroffenheiten dar; das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen werde zwangsläufig beeinträchtigt.</p> <p>Zu Problem-Nr. 09.01-01.1 Das südliche Ende des Abschnitts 1 ist das nördliche Ende von Abschnitt 2, es ist also ein Zwangspunkt in Abschnitt 2, der nicht mehr verändert werden kann, sobald Abschnitt 1 planfestgestellt ist. Insofern sollte die Betrachtung Bestandteil dieses Verfahrens sein.</p>	<p>Der sich aus dem Variantenvergleich der Planung im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf für den Abschnitt 1 wurde der Entwurfsplanung im Abschnitt 1 zu Grunde gelegt.</p> <p>Grundsätzlich erlaubt die Linienführung im Abschnitt 1 am Abschnittsende zu Abschnitt 2 jedoch alle möglichen Varianten innerhalb der Linienbestimmung der Gesamttrasse.</p> <p>Eine Zwangspunktwirkung ist mit dem Abschnittsende 1 der A 39 für den Folgeabschnitt mit Parallellage zum ESK also nicht verbunden; dies wird auch nicht mit der Notwendigkeit eines abschnittsübergreifenden Variantenvergleiches angezeigt.</p> <p>Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen findet im Verlauf der A39 nicht statt.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
80	<p>In Teilpräsentation-06-Verkehrssteuerung auf Seite 3 ist der Abschnitt 1 der A39 in zwei Bauabschnitte aufgeteilt. Die Bezeichnung dieser Bauabschnitte als "Abschnitt 1" und "Abschnitt 2" ist insofern missverständlich, als dass sie mit den Abschnittsbezeichnungen der A39 verwechselt werden könnten..</p>	<p>Die Begriffe „Bauabschnitt“ und „Planungsabschnitt“ bzw. „Abschnitt“ sind im Kontext sehr wohl deutlich zu unterscheiden. Hierbei stellen die Planungsabschnitte die Bereiche der A39 dar, die in einer zusammenhängenden Planung in das weitere Verfahren eingebracht werden. Als Bauabschnitt versteht man hier Teile des Planungsabschnitts die in einer Bauphase während der späteren Herstellung zusammenhängend gebaut werden.</p> <p>Zur Fragestellung der Abschnittsbildung der einzelnen Planungsabschnitte siehe Einwand-Nr. 70.</p>
81	<p>Es wird beantragt, das Vernetzungskonzept und die damit verbundenen Kritikpunkte, auch wenn diese Folgeabschnitte betreffen, bereits im Abschnitt 1 zu behandeln. Das Vernetzungskonzept ist abschnittsübergreifend konzipiert, daraus resultierende Abwägungen können in Folgeabschnitten ggf. nicht mehr korrigiert werden. Hilfsweise wird beantragt, zu bestätigen, dass die Planfeststellung des Abschnittes 1 in keiner Weise eine abschließende, bindende Wirkung mit Blick auf das Vernetzungskonzept in Folgeabschnitten hat.</p>	<p>Der Hinweis wird von TdV zur Kenntnis genommen. Das Vernetzungskonzept und die hier genannten Maßnahmen sind im Zuge dieses Verfahrens nur für den 1. Abschnitt maßgebend. Im Zuge der Planungen der weiteren Abschnitte kann das Vernetzungskonzept fortgeschrieben werden.</p>
	<p>7. Konkurrierende Fachplanung</p>	
82	<p>Das Gebiet, auf dem die Rast- bzw. PWC-Anlage geplant ist, ist laut Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) vorrangig für Landwirtschaft und Erholung ausgewiesen. Die Planung der Anlage steht damit im Widerspruch zum RROP.</p> <p>Es wird beantragt, seitens des TdV zu erläutern, wie dieser Konflikt behoben werden soll. Sofern der Konflikt nicht behoben werden soll, wird beantragt Auskunft darüber zu erhalten, aufgrund welcher gesetzlichen Vorgabe der Standort einer PWC-Anlage höher zu bewerten ist als ein Vorranggebiet Landwirtschaft und Erholung.</p>	<p>Die Autobahn ist ebenfalls Teil des Raumordnungsprogrammes und wird als Vorranggebiet Autobahn bzw. „geplante Autobahn“ ausgewiesen. Die PWC-Anlage ist ein Nebenbetrieb der Autobahn und widerspricht daher nicht dem RROP. Der Standort der PWC-Anlage ist das Ergebnis einer abschnittsübergreifenden Untersuchung, die ein Standortkonzept der PWC-Anlagen über die gesamten 105 km der Autobahn aufgestellt hat. Der Standort der geplanten PWC-Anlage liegt im 2. Abschnitt der A39.</p>
	<p>8. Kommunalhoheitliche Belange</p>	
83	<p>Die Stadt plant mittelfristig ein neues Wohngebiet Richtung Erbstorf. Dieses muss bei der A39 Planung Berücksichtigung finden. Die Anwohner der Erbstorfer Landstraße werden durch die zusätzlichen Verkehre und den daraus entstehenden Lärm und die Abgase noch mehr belastet</p>	<p>Das der Verkehrsuntersuchung (VU) A39 zugrunde liegende Verkehrsmodell wurde mit dem Verkehrsmodell der Stadt Lüneburg im Zuge der Bearbeitung abgestimmt. Alle Planungen der Hansestadt Lüneburg, die zum Zeitpunkt der Erstellung der VU A39 (2014) aktuell waren, sind in der VU A39 berücksichtigt. Die innerstädtische Entwicklung und Planung muss ihrerseits Rücksicht nehmen auf die vorhandene B4-Trasse sowie die bekannte Planung der A 39 im Stadtgebiet von Lüneburg, so dass hier seitens des kommunalen Planungsträgers auch die Planung von Schutzvorkehrungen für die</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>innerstädtische Entwicklung aufzunehmen sein können. Die Beurteilung der mit dem Autobahnvorhaben verbundenen schädlichen Umwelteinwirkungen, insbesondere Lärmeinwirkungen und Luftschadstoffimmissionen richtet sich nach den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und den auf dieser Grundlage ergangenen Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften.</p>
84	<p>Die Entscheidung zur Verschwenkung der B 216 ist fehlerhaft. Das öffentliche Interesse des Bundes und der Stadt Lüneburg sind nicht korrekt abgewogen worden. Die Ausbreitung des Industriegebietes wurde über die gemeindlichen Interessen gestellt. Die geplante Trasse der B 216 wirkt sich nachteilig für die Gemeinde Barendorf aus. Zusätzlich ist diese Trassenführung teuer und verkehrlich nachteilhaft.</p> <p>Die Entscheidungen zum Abschnittsende im Süden und der Verschwenkung der B216 sind immer noch nicht hinnehmbar. Die Nordvariante erfordert ein Bauwerk von 140 Metern Länge, die Vorzugsvariante ein Bauwerk von 225 Metern Länge, die Südvariante ein Bauwerk von 240 Metern Länge. Der Südvariante wird, trotz der immens höheren Herstellungskosten und des immens höheren Ressourcenverbrauchs der Vorzug gegeben. Dies geschieht vorwiegend aus städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten.</p> <p>Es wird beantragt, die Planungsunterlagen nach Fertigstellung der Planung erneut auszulegen. Bislang haben weder TöB noch Bürger die Möglichkeit sich zu diesen unbekannt Planungen zu äußern. Ferner steht nicht fest, ob diese Planungen nicht schlussendlich doch zur Auswahl einer Variante führen.</p> <p>Dieses Abschnittsübergreifende Vorgehen ist abwägungsfehlerhaft, weil allein die gemeindlichen Interessen der Stadt Lüneburg im Planungsverfahren Berücksichtigung finden, die sich dem Trassenverlauf folgend allerdings alle weitestgehend auf ein Gebiet beziehen, welches wiederum dem zweiten Planungsabschnitt zuzurechnen ist (Hafenerweiterung, Erweiterung des Gewerbegebiets Bilmer Berg II; siehe Variantenmatrix). Werden die gemeindlichen Interessen der Stadt Lüneburg bei der Abwägung des an den ersten Abschnitts anschließenden Trassenverlaufs der A 39 in gleicher Form erneut berücksichtigt, wäre zudem die Abwägung</p>	<p>Im südlichen Bereich des Abschnitt 1 der A39 ergibt sich aus zwei maßgeblichen Gründen die Notwendigkeit eines Variantenvergleichs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen ist aus der Linienbestimmung (31.10.2008) die Optimierung des Querungswinkels der A39 über den Elbe-Seiten-Kanal (ESK) vorzunehmen. - Zum anderen ist gemäß der landesplanerischen Feststellung (24.08.2007) die Prüfung und ggf. Optimierung der landesplanerisch festgestellten Trasse u.a. im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen vorzunehmen. <p>Erläuterungen zum Variantenvergleich erfolgen unter Nr. 110.</p> <p>Die Einwände der Gemeinde Barendorf beziehen sich auf vermeintliche Beeinträchtigungen, die erst durch den 2. Planungsabschnitt hervorgerufen werden könnten. Gegenstand des 1. Planungsabschnitts ist der Planungsabschnitt von Bau km 1 + 000.000 bis Bau km 8 + 700.000. Das Bauende liegt im Stadtgebiet von Lüneburg. Etwaige Beeinträchtigungen der Planungshoheit der Gemeinde Barendorf könnten erst durch den 2. Planungsabschnitt verursacht werden, da die geplante Trasse in diesem Abschnitt westlich von Barendorf verläuft. Infolgedessen fehlt der Gemeinde Barendorf die erforderliche Einwendungsbefugnis für Planungsabschnitt 1. Die Trassierung der A39 im Planungsabschnitt 1 stellt auch keinen Zwangspunkt für die Folgeabschnitte dar, der eine Einwendungsbefugnis begründen könnte. Abgesehen davon wird die Selbstverwaltungsgarantie und Planungshoheit der Gemeinde Barendorf durch das geplante Vorhaben nicht verletzt. Konkrete kommunale Planungsabsichten für Wohn- oder sonstige Bebauung werden von der Gemeinde nicht konkret dargelegt und sind auch sonst nicht ersichtlich.</p> <p>Fehlt es an einer beachtlichen konkretisierten Planung, so kann durch ein geplantes Vorhaben nur dann in die Planungshoheit einer Gemeinde eingegriffen werden, wenn die Realisierung des Vorhabens der Gemeinde tatsächlich jede Entwicklungschance nähme und ihr gewissermaßen ihr eigenes Gemeindegebiet für jede denkbare Planung entzöge. Auch dies ist vorliegend nicht der Fall. Nach Realisierung der geplanten A39 bestehen noch ausreichend Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinde. Weder gehen wesentliche Flächen (Bauland) verloren, noch wird dieser Bereich einer derart hohen Schallbelastung ausgesetzt sein, dass eine entsprechende Beplanung unmöglich würde.</p> <p>Wenn die Trassierung im Planungsabschnitt 1 einen Zwangspunkt für die Folgeabschnitte in dem Sinne darstellen würde, dass der geplante Trassenverlauf im nächsten Planungsabschnitt unausweichlich wäre und daher für im Folgeabschnitt betroffene Grundstückseigentümer eine</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>der Gemeindeinteressen auch im zweiten Planungsabschnitt fehlerhaft, da bei diesem Vorgehen die Interessen der Stadt Lüneburg doppelt berücksichtigt werden und damit rein verfahrenstechnisch höher gewichtet werden würden. Wir fordern den Planungsträger aus diesen Gründen auf, die Abschnittsbildung zwischen dem ersten und zweiten Planungsabschnitt so zu verändern, dass die Abwägung gemeindlicher Interessen im ersten und anschließenden zweiten Abschnitt abwägungsfehlerfrei erfolgen kann und nicht rein verfahrenstechnisch die Interessen der Stadt Lüneburg bei der Trassenfestlegung höher gewichtet werden.</p>	<p>Einwendungsbefugnis wegen vermeintlich fehlerhafter Abschnittsbildung und fehlerhafter Planung überhaupt bereits für den vorangehenden Planungsabschnitt begründen könnte, fehlte der Gemeinde die Einwendungsbefugnis (vgl. z.B. BVerwG, v. 26.6.1981, BVerwGE 62, 342; BVerwG, Beschl. v. 02.11.1992, 4 B 205.92, Juris Rn. 2; BVerwG, 02.08.94, NVwZ 1994, 1000; BVerwG, Urt. v. 24.05.1996, 4 a 16.95; BVerwG, Urt. v. 08.06.1995, 4 C 4.94)</p>
85	<p>Die Gemeinde Bienenbüttel verliert durch die Trassenführung parallel zum Kanal sowie durch die Lage der Tank- und Rastanlage ein wichtiges Naherholungsgebiet.</p>	<p>Das Argument bezieht sich den Abschnitt 2 und ist daher nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Durch die Bündelung der Verkehrswege (Kanal/Autobahn) wird eine Zerschneidung des Gebietes verhindert. Die Lage der beiden Verkehrswege befindet sich am Rand des Erholungsgebietes und ist in dem Raumordnungsprogramm Uelzen berücksichtigt.</p>
86	<p>Zu Problem-Nr. 08.01-01</p> <p>Die Antwort räumt den Kritikpunkt nicht aus. An der Verschwenkung der B216 könnte bei längerem Verbleib der A39 auf der Ostumgehung die Anschlussstelle der B216 unverändert bleiben und die B216 müsste nicht verschwenkt werden. Die Autobahn verlief dann abseits der geplanten Vorzugstrasse entweder zwischen Hagen und Wendisch Evern oder zwischen Wendisch Evern und Deutsch Evern zum ESK. Es wäre abzuwägen, ob eine dieser Varianten günstiger wäre als die Verschwenkung der B216 mit ihrem Verbotstatbeständen gemäß §44 BNatSchG. Hätte man die A39 in Richtung Süden 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.</p>	<p>Der hier vorgeschlagene Verlauf der A39 westlich des ESK wurde innerhalb der Planungskorridore schon nicht in die Vorauswahl als Variante zur landesplanerischen Festlegung aufgenommen.</p> <p>Die zur Verfügung stehenden Korridore zwischen Wendisch Evern und Deutsch-Evern oder sogar westlich von Deutsch Evern sind hierbei nicht in die engere Wahl aufgenommen worden und nicht weiter untersucht worden.</p> <p>Hierbei wurde dieser Bereich als sogenannte „B4-Variante zwischen Lüneburg und Uelzen“ untersucht. Im nördlichen Teil (südlich Lüneburg-Moorfeld) sind hierbei folgende Konfliktbereiche zu nennen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ortslage Lüneburg-Hagen und Lüneburg-Kaltenmoor 2. Ortslage Deutsch Evern; 3. Standortübungsplatz Wendisch Evern 4. LSG Exerzierplatz am Timeloberg 5. FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen 6. Vorranggebiet für Natur und Landschaft; Vorranggebiet für ruhige Erholung; LSG Ilmenautal <p>Diese Konfliktbereiche haben dazu geführt entlang der B4-Trasse keinen Untersuchungsraum abzugrenzen.</p> <p>Grundsätzlich ist nach der Landesplanerischen Feststellung und dem Erlass zur Linienbestimmung durch eine Parallellage zum Elbe-Seiten-Kanal eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des ESK als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen belässt. Die Leistungsfähigkeit der Strecke und der Knoten im Bereich der des Abschnitts 1 der A39 sind gemäß HBS 2015 nachgewiesen und mindestens der Qualitätsstufe QSV = D zugeordnet worden.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
87	<p>Zu Problem-Nr. 08.01-09 Zu Problem-Nr. 11.02-09</p> <p>Es geht nicht um die DTV, sondern um die Stoßzeiten: Pendlerverkehre aus dem Ostkreis und Lüchow-Dannenberg. Die DTV ist niedriger, weil überregionale Verkehre von der B216 abgezogen werden. Das vermindert aber nicht die Probleme zu Pendler-Stoßzeiten. Wie groß ist der Unterschied des Verkehrsaufkommens zwischen Stoßzeiten morgens und nachmittags, der dazwischen liegenden Zeit und den vor und nach den Stoßzeiten liegenden Zeitbereichen?</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchungen zu den Knotenpunkten auf der B216 (A39 / B216, B216 / Auf den Blöcken, B216 / L221) zeigen mit einer Lichtsignalanlage eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Die Stoßzeiten werden bei den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen nach HBS berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeitsnachweise der Knoten des Abschnitts 1 liegen als Anhang 5.1 zum Schlussbericht der Unterlage 21.1 vor. Es liegen somit keine Probleme mit der Verkehrsqualität vor.</p>
9. Hindernisse in Folgeabschnitten		
88	<p>In den Folgeabschnitten stellen sich unüberwindliche umweltfachliche Hindernisse ein. Es fehle eine ernsthafte Alternativenprüfung, die eine Beeinträchtigung der Gebiete vermeiden würde. Zu den umweltfachlichen Hindernissen gehören: Verinselung von Ortolan Vorkommen, Wachtelkönig, Azurjungfer, FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen, Abtrennung des südlichen Teils des EU-Vogelschutzgebietes V25 "Ostheide", Feldlerche, Heidelerche, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien. Es liegen bis heute keine Unterlagen vor, die einer Überprüfung eines "unüberwindlichen Hindernisses" standhalten, gefordert u. a. in der 1. Erörterung -damals Arbeitsauftrag an die Planer, dazu Unterlagen vorzulegen, die eine Ausnahmeprüfung rechtfertigen würden nach § 45 Abs. 7 Naturschutzgesetz- 3. Tag der Erörterung, S. 21 ff im Wortprotokoll.</p>	<p>Die Umweltverträglichkeit hat bei den raumordnerischen und Autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A39 ein entscheidendes Gewicht entfaltet. Für den Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde aus der Vielzahl der untersuchten Varianten die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt. Hierbei wurde auch die Null-Plus-Lösung untersucht. Der Verlauf der A39 ist das Ergebnis eines schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozesses, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Insbesondere die möglichen Rechtsfolgen des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 f BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44 f BNatSchG), waren dafür verantwortlich, dass Beeinträchtigungen frühzeitig und so weit als möglich im umfassenden Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden und gemindert werden konnten. Verbleibende Beeinträchtigungen waren trotz der durchgeführten Alternativenvergleiche vor dem Hintergrund der Abwägungsentscheidungen nicht zu vermeiden und werden durch geeignete naturschutzfachliche Maßnahmen kompensiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Eingriffe in die Lebensräume des Ortolans in den Abschnitten 4 und 5 der A39 werden durch vorgezogene Maßnahmen kompensiert. Eine Abtrennung des EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ mit dem südlichen Teilgebiet bei Bad Bodenteich findet durch den Bau der A39 nicht statt. Es ist nicht zu befürchten, dass bedingt durch den Bau der A39 eine Verinselung des Teilgebietes stattfindet. Ein Zuzug von Individuen aus den östlich der Trasse liegenden Verbreitungsgebieten wird nicht unterbunden. - Die Eingriffe in das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen in den Bereichen Ilmenau (Abschnitt 1), Vierenbach (Abschnitt 2) und Röbbelbach (Abschnitt 3) sind nach den Ergebnissen der jeweilig angefertigten FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erheblich und in Kombination mit Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Kohärenzsicherungsmaßnahmen zulässig. - Die Beeinträchtigung der tatsächlichen und der potenziellen Lebensräume des Wachtelkönigs in den Bodenteicher Seewiesen wird durch vorgezogene Maßnahmen in den Seewiesen kompensiert. Die Beeinträchtigung erfolgt ausschließlich durch betriebsbedingte Störungen. Es

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>erfolgt keine Anlagebedingte Beeinträchtigung.</p> <p>- Die Eingriffe in die Lebensräume von Feldlerche, Heidelerche, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien werden, soweit diese nicht zu vermeiden sind, durch (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Soweit dies im Einzelfall nicht möglich sein sollte und zumutbare Alternativen nicht bestehen, werden die Ausnahmetatbestände nach § 45 (7) BNatSchG festgestellt.</p> <p>Die Überprüfung der Folgeabschnitte auf "unüberwindliche Hindernisse" können der Anlage 1 „Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens“ der Unterlage 1 entnommen werden.</p>
89	<p>Es wird beantragt, zu 09.00-01 eine aktuelle Auskunft zum Status der vorgezogenen Maßnahmen zu erhalten.</p>	<p>Zum jetzigen Zeitpunkt sind im Abschnitt 1 noch keine umweltfachlichen Maßnahmen umgesetzt worden. Die Planung dieser Maßnahmen erfolgt und eine Umsetzung erfolgt entsprechend den Vorgaben aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung.</p> <p>Die vorgezogenen Maßnahmen in den Folgeabschnitten sind Bestandteil der Umweltfachlichen Planung der jeweiligen Abschnitte.</p> <p>Die geplanten Maßnahmen können der Anlage 1 „Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens“ der Unterlage 1 entnommen werden.</p>
	<p>10. Varianten (Trassierung, Tank- und Rastanlagen)</p>	
90	<p>Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass konkrete Planungsabsichten der Stadt Lüneburg hinsichtlich einer Hafenerweiterung entlang des Elbeseitenkanals nicht bestehen. Siehe hierzu Beratungen des Ausschusses für Bau und Stadtentwicklung des Rates der Stadt Lüneburg zu Top 5 der Tagesordnung vom 13.12.2010 in welcher darauf verwiesen wird, dass diese Maßnahme aufgrund des hohen Investitionsvolumens zurückgestellt wurde. Es besteht hier also kein konkreter politischer Wille, diese Maßnahme tatsächlich umzusetzen. Es kann mithin mangels hinreichender Konkretisierung nicht in der Abwägung des Trassenverlaufs Berücksichtigung finden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Wahl der Vorzugsvariante (optimierte Südvariante) wird nicht mit der Berücksichtigung von Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg begründet oder durch diese bestimmt; die bekannten Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg stellen lediglich im Rahmen der Trassenfindung einen berücksichtigungsfähigen Belang des kommunalen Trägers dar.</p>
91	<p>In den letzten Jahren hat sich eine deutliche Entwicklung und Erschließung von Wohngebieten im westlichen Teil Lüneburgs ergeben. Wird dadurch eine westliche Umfahrung nicht sinnvoller, als ein einseitiger Ausbau im Osten?</p>	<p>Die Wohnbauentwicklung im westlichen Teil Lüneburgs wurde im Rahmen der weiträumigen Variantenbetrachtung berücksichtigt; vorhandene Siedlungen sind dabei als zu überwindende Raumwiderstände zu bewerten gewesen, so dass eine weitere und verdichtete Wohnbauentwicklung im westlichen Lüneburg eine westliche Umfahrung nicht als günstiger erscheinen lässt. Ein Anlass zu einer Überprüfung des bisherigen Ergebnisses der raumordnenden Abwägungsentscheidungen der Autobahnplanung ist damit nicht gegeben</p>
92	<p>Die Trassierung des Abschnittes 1 ist fehlerhaft. Die Radien des Linienverlaufs sind zu klein. Dies erfordert ein Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zudem lassen die Planungen keine Erweiterung zu und sind somit nicht zukunftsfähig.</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfs Elemente einer Fernautobahn der EKA 1 a gemäß RAA, da die Entwurfsparameter der EKA 1 a in einigen Bereichen unterschritten werden.</p> <p>Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt. Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen. Hierdurch werden die erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km für Anschlussstellen bei Autobahnen der EKA 1 nach RAA deutlich unterschritten. Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzzeineinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig. Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen. Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
93	<p>Nach den Abständen aus der Richtlinie für die Anlage von Rastanlagen müsste die PWC-Anlage bei Barendorf (Abschnitt 2) im Stadtgebiet Lüneburg, Abschnitt 1 liegen. Sie wurde aber weiter entfernt im Abschnitt 2 positioniert.</p>	<p>Das Rastanlagenkonzept sieht mit der Vorzugsvariante 5.3 im Abschnitt 1 keine Rastanlage vor. Die Standortauswahl für die geplante PWC Anlage bei Barendorf (Abschnitt 2) ergibt sich aus der Abwägung der Kriterien: Abstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle, Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage, Trassierung und Bauwerke, Bebauung / Bauleitplanung / Fremdleitungen, Ver- und Entsorgung, Baugrund/Grundwasser, Altlasten, Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit), Umwelt, Vernetzung. In den Kriterien Umwelt und Bebauung / Bauleitplanung sind auch die Belange des Schutzgutes Mensch (einschließlich der Erholung) berücksichtigt und bewertet worden. Anhand der Überlagerung der Bewertungen der verschiedenen Kriterien konnten geeignete Bereiche als mögliche Standorte von Rastanlagen ermittelt werden. In einem nächsten Schritt wurden diese aus den Bewertungsbändern ermittelten möglichen Standorte zusammengefügt und in Varianten gegenübergestellt.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Im Ergebnis dieser Bewertungen hat sich unter Abwägung aller Kriterien der Standort bei Barendorf als günstigster Standort für die Anordnung einer PWC Anlage – auch im Vergleich zum Standort Bilmer Berg erwiesen.</p> <p>Der Regelabstand für Rastanlagen ist in den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) formuliert und beträgt für bewirtschaftete Rastanlagen 50 bis 60 km, bei geringem oder stark saisonalem Fernverkehr liegt der Ausnahmewert bei bis zu 80 km.</p> <p>Der Regelabstand bei unbewirtschafteten Anlagen liegt bei 15 bis 20 km, in Ausnahmefällen bei bis zu 25 km.</p> <p>Damit wird der Regelabstand von mindestens 15 km sowohl bei einer PWC Anlage südöstlich Lüneburg bis zur PWC Anlage bei Solchstorf unterschritten als auch bei einer PWC Anlage bei Barendorf bis zur PWC Anlage bei Solchstorf.</p>
94	<p>Eine der EKA 1a entsprechende Autobahn kann nicht über die Lüneburger Ortsumgehung geplant werden, weil die Anschlussstellen für den innerstädtischen Verkehr benötigt werden. Es wird gefordert die Autobahn westlich um die Stadt herumzuführen.</p> <p>Es wird beantragt, die Planungen dahingehend zu ändern, dass diese den Anforderungen ihrer Einstufung EKA 1 A genügen. Der die geplante A39 und die bereits bestehende A39 nutzende Verkehr nutzt Geschwindigkeitsprofile, Kurvenradien, Haltesichtweiten etc. Das Unfallrisiko wird durch das notwendige geringe Geschwindigkeitsprofil und die Häufung von Anschlussstellen stark erhöht. gerade an den Schnittpunkten zwischen den Bereichen die EKA 1 A entsprechen und denen die diese nicht erfüllen, sind, vor allem wegen des prognostizierten Verkehrsaufkommens, Stausituationen zu erwarten.</p>	<p>Mit der Vorzugswahl der A39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes Lüneburg ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Entwurfselemente einer Fernautobahn der EKA 1 a gemäß RAA, da die Entwurfparameter der EKA 1 a in einigen Bereichen unterschritten werden.</p> <p>Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die Unterschreitung von Mindestradien, die ein hierauf abgestimmtes Geschwindigkeitsprofil aufgrund der Radienunterschreitung bzw. der hieraus resultierenden eingeschränkten Haltesichtweiten mit sich führt.</p> <p>Darüber hinaus geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung anzupassen.</p> <p>Die Notwendigkeit aller bestehenden Anschlussstellen wurde vor dem Hintergrund, dass die Achsabstände zwischen den einzelnen Knotenpunkten die für Autobahnen der EKA 1 nach RAA erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km deutlich unterschreiten, durch eine Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich Lüneburg bestätigt.</p> <p>Das gewählte Geschwindigkeitsprofil berücksichtigt auch die dichte Folge der Anschlussstellen. Die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die enge Radienführung der Trassierung werden bei der Wahl der notwendigen Sicherheitsausrüstungen (Hier: Schutzeinrichtung im Mittelstreifen mit Aufhaltestufe H4b) ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der freien Strecke und der Anschlussstellen im Bereich des Abschnitts 1 wird durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der gewählte mod. Querschnitt RQ 31 mit Verflechtungsstreifen ist für den vorgesehenen Zweck der Fernautobahnverbindung Lüneburg – Wolfsburg ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die RAA sieht unter Punkt 3.4 bei Kurvenradien in der Nähe der Grenzwerte (Hier: Unterschreitung der Grenzwerte) in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Nach Punkt 5.5 der RAA ist außerdem die Sichtweite, die insbesondere in Linkskurven durch den Kurvenradius bestimmt wird zu untersuchen und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen.</p> <p>Gemäß RAA Punkt 8.5.4 erfolgt in Tunnelquerschnitten eine Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h.</p> <p>Da die RAA grundsätzlich für die innerhalb einer Autobahnstrecke auftretenden Besonderheiten</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>der Linienführung und Trassierungen einzelne Untersuchungen und Berechnungen aufführt, begründen einzelnen Abweichungen noch keine Änderung der Entwurfsklasse. Gemäß RAA Punkt 3.2 in Verbindung mit Tabelle 9 ist die Lage zu bebauten Gebieten für die Wahl der Autobahnklasse nicht maßgebend und die Entwurfsklasse soll sich für Autobahnen der Straßenkategorie AS 0 / I nicht ändern. Somit erfüllt die vorliegende Planung die Entwurfsanforderungen der RAA an eine Autobahn der Straßenkategorie AS 0.</p>
95	<p>Zur Entlastung der Gemeinde Bienenbüttel, soll die Trasse an den östlichen Rand des Gemeindegebietes verlegt werden. Die Betroffenheit des Ortes Wulfstorf würde somit verringert werden können und die Zerschneidungswirkung abgemildert.</p>	<p>Das Argument bezieht sich auf die Trassierung im Abschnitt 2 und ist daher nicht Bestandteil dieses Verfahrens.</p>
96	<p>Zu Problem-Nr. 10.01-03</p> <p>Somit ist die Kritik an der Methodik des Variantenvergleichs berechtigt, dass ein Ergebnis, dass es keine bewertbare Variante gibt, von vorneherein ausgeschlossen ist. Denn eine ungünstige Variante ist immer noch günstiger als eine sehr ungünstige Variante.</p>	<p>Der Einwand ist zu unkonkret. Der Bezug zu Problem-Nr. 10.01-03 und der vorgetragene Einwand kann vom TdV nicht nachvollzogen werden. Grundsätzlich ist die Fortschreibung von Kosten aufgrund von Kostensteigerungen für die Wertung innerhalb einer Variantenuntersuchung nicht relevant. In die Variantenvergleiche bzw. auch in die Vorauswahl zu den vorgenommenen Variantenuntersuchungen im Zuge des Bundesverkehrswegeplans, des Raumordnungsverfahrens und zur Genehmigungsplanung sind Ausschlusskriterien für einzelne Linien eingeflossen. Diese Trassenverläufe sind dann nicht weiter nachverfolgt worden. Dies erfolgte z.B. als grobe Raumanalyse (UVS Stufe I) im Zuge des Raumordnungsverfahrens. Erst die konfliktärmeren Bereiche wurden dann in den weiterführenden Variantenvergleichen zu Korridoren und möglichen Linienführungen zusammengefasst und bewertet.</p>
97	<p>Zu Problem-Nr. 10.01-07</p> <p>Selbst ein Vergleich, in dem ein nur 400m langer Tunnel, in den auch die Problematik des B216-Anschlusses einbezogen wird (siehe Problem-Nr. 01.08-15.1), könnte zugunsten der Westvariante ausgehen.</p>	<p>Der finanzielle Aspekt der Lärmschutzmaßnahmen spielt bei der Entscheidung gegen die Westumfahrung eine nachrangige Rolle. Vor allem die umweltfachlichen Belange überwiegen bei der Vorzugsvariante auf der vorhandenen B4. Außerdem würden erhebliche Lärmbelastungen durch die B 4 im Stadtgebiet verbleiben bei Wahl der Westvariante und es erfolgte keine wahrnehmbare Verbesserung der aktuellen Lärmsituation.</p>
98	<p>Zu Problem-Nr. 10.02.02-01</p> <p>Ist das aktuelle Rastanlagenkonzept noch umsetzbar? (Ortolan-Vorkommen bei der geplanten Rastanlage Riestedt)</p>	<p>Das Argument bezieht sich auf einen folgenden Abschnitt.</p> <p>Grundsätzlich wurde das Rastanlagenkonzept im Zuge der Urteilbegründung zur Planfeststellung des 7. Bauabschnitts der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg (Urteil vom 11.07.2019 - BVerwG 9 A 13.18) bestätigt.</p>
	<p>11. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen</p>	
99	<p>Die Verknüpfungsbauwerke der B 216 mit der A39 sind überdimensioniert und greifen in naturschutzrechtliche Bereiche ein</p>	<p>Der Vorhabenträger prüft zurzeit eine Anpassung der B216 bis zur AS B216 insoweit, dass ein Eingriff in die sogenannte „Apfelallee“ reduziert werden kann. Hierbei wird eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden sowie eine Anpassung der Anschlussstelle untersucht. Die Änderungen haben jeweils eine Reduzierung der Trassierungsparameter zur Folge, die</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und den Eingriffen in die Umgebung abgewogen werden.</p> <p>Es werden hierbei zwei weitere Varianten verglichen. Zuerst die sogenannte „Mittelvariante“. Hierbei wird die B216 soweit nach Norden verschoben, dass der Verlauf der B216 die „Apfelallee“ nicht mehr zerschneidet und die Rampen im Süd-West-Quadranten weitgehend aus der Apfelallee herausgeschoben werden und somit lediglich tangentielle Eingriffe verursachen.</p> <p>In der 2. Variante („Minimalvariante“) erfolgt nur eine Verschiebung der B216 in Richtung Norden so weit, dass die Trasse die „Apfelallee“ nur noch tangiert und keine Eingriffe in die vorhandenen Bäume verursacht. Der Knotenpunkt B 216/L 221 wird hierbei nahezu unverändert beibehalten. In beiden Varianten sind für die Trassierung der B216 Reduzierungen der Planungsparameter erforderlich. aus Analogiebetrachtungen zu anderen Regelwerken (RAL) i.V.m. einer zulässigen Geschwindigkeit von $V_{zul} = 70 \text{ km/h}$ lassen sich bei beiden Varianten für die B216 jedoch keine negativen Auswirkungen ableiten.</p> <p>Für die Rampen der AS B216 bei der sogenannten „Minimalvariante“ gilt es darauf hinzuweisen, dass eine Trassierung an den unteren Grenzwerten für eine Neubaumaßnahme (im Bereich der AS B 216 vollumfänglich zutreffend) nicht anzustreben ist. Negativ wirkt sich zudem der Umstand aus, dass die westlichen Schleifenrampen in der betrachteten Variante nicht in einem konstanten Bogen durchfahren werden können. Dies ist hinsichtlich Fahrdynamik und aus Gründen der Beschilderung/Erkennbarkeit ungünstig zu bewerten und i.V.m. einer Trassierung an den unteren Grenzwerten kritisch zu beurteilen. Außerdem wird der überwiegende Teil der Aufstellflächen in den Knotenfußpunkten in den Bogen verlagert, sodass ungünstigere Sichtverhältnisse und damit eine Verringerung des Sicherheitsniveaus zu erwarten sind. Die sogenannte „Extremvariante“, die Eingriffe vollständig vermeidet und die „Apfelallee“ mit einem ausreichend großen Bauwerk unterfährt, wird aus technischen Gründen nicht weiter untersucht.</p> <p>Die artenschutzrechtlichen Änderungen der zusätzlich untersuchten Varianten gegenüber der Planfeststellungsunterlage werden wie folgt beurteilt:</p> <p>„Minimalvariante“ (Schonung der Bäume entlang der Apfelallee nördlich der Trasse): Dadurch werden die Verluste von 3 Revieren der Goldammer vermieden und somit wären die benötigten Ausnahmevoraussetzungen noch für 10 Reviere erforderlich. Zudem werden potenzielle Höhlenbäume geschont. Die Zerschneidung der Fledermausroute bleibt bestehen, allerdings verringert sich die Länge der überbauten geeigneten Habitatstrukturen, das heißt die erforderliche „Umleitungspflanzung“ verringert sich.</p> <p>„Mittellösung“ (Apfelallee wird zwar nicht mehr direkt vom Anschlussrohr überbaut, aber weiterhin Querung der Apfelallee durch die Auffahrrampe der AS von der B 216 in FR WOB) Ebenso wie bei der „Minimalvariante“ erfolgt eine Schonung der Bäume entlang der Apfelallee</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>nördlich der Trasse und damit Vermeidung des Verlustes von 3 Goldammer-Revieren. Die Zerschneidung der Fledermausroute bliebe bestehen. Es würde sich allerdings der „Beginn“ der Überbauung südlich der A39 ein wenig weiter nach Norden verschieben, so dass sich die Überbauung der geeigneten Habitatstrukturen, südlich der Trasse im Vergleich zur „Minimalvariante“ ein wenig, aber tatsächlich nicht nennenswert, verringert. Die Umleitungspflanzung wäre weiterhin erforderlich.</p> <p>„Extremvariante“ (Variante die Eingriffe vollständig vermeidet): Da diese Variante aus technischen Gründen nicht weiterverfolgt wird, erübrigt sich eigentlich eine Einschätzung, trotzdem sei darauf hingewiesen, dass diese Variante auch nur dann wesentlich günstiger als die übrigen Varianten wäre, wenn man dann auch sozusagen „an Ort und Stelle“ die Apfelallee mit einem nach MaQ ausreichend großem Bauwerk unterfährt. Wenn nicht, wäre die benötigte „Umleitungspflanzung“ hin zum Bauwerk im 2. Abschnitt weiterhin erforderlich und damit auch keine nennenswerte Verbesserung gegenüber den anderen Varianten.</p> <p>Fazit: Alle zusätzlichen Varianten führen zu einer Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Goldammer. Bei allen Varianten wird die bedeutende Fledermausroute zerschnitten, lediglich die Länge der zur Vermeidung erforderlichen Umleitungspflanzung verringert sich ggü. dem aktuellen Planungsstand, wobei durch die Extremvariante die kürzeste Pflanzstrecke, gefolgt von der Minimalvariante und dann von der „Mittellösung“ erforderlich wird. Unabhängig von der erforderlichen Länge der Umleitungspflanzung wird davon ausgegangen, dass diese als Vermeidungsmaßnahme geeignet ist. Aus diesem Grund sollte in jedem Fall die Schonung der Alleebäume umgesetzt werden (Verringerung der Schädigung von 3 Revieren Goldammer). Da dies auch mit der „Mittellösung“ erreicht wird und durch die „Minimalvariante“ im Vergleich dazu keine weitere Verringerung des Umfanges der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgt, erübrigt sich eine detailliertere Planung dieser Variante. Die entsprechenden Variantenuntersuchungen sollen im weiteren Verfahren zusammen mit den resultierenden Planänderungsunterlagen vorgelegt werden.</p>
100	<p>Die im Stadtgebiet gewählten bzw. ausführbaren Planungsparameter (Dichte der Anschlussstellen, Reduzierung der Breite des rechten Fahrstreifens von 3,75 auf 3,50) begründen eine erhöhte Stau- und Unfallgefahr: Das Geschwindigkeitsprofil wird zu einer erhöhten Staubildung mit entsprechender Unfallgefahr führen. Hinzu kommt die Reduzierung der Breite der überwiegend von LKW genutzten rechten Spuren von 3,75 Meter auf 3,50 Meter - in dem Teilabschnitt des Abschnittes 1 mit dem höchsten prognostizierten Verkehrsaufkommen.</p>	<p>In der RAA sind in Bild 1 die Grundmaße für den Verkehrsraum und den lichten Raum angegeben. Für den rechten, überwiegend von LKW benutzten Fahrstreifen, wird dort eine Breite von 3,50 m - 3,75 m angegeben. Diese Vorgabe wird mit der vorliegenden Planung mit einer Breite von 3,50 bis 3,75 m (der zusätzliche Verflechtungsstreifen wird mit einer Breite von 3,75 m vorgesehen) eingehalten. Unter Berücksichtigung der gegebenen Platzverhältnisse (lichte Weite vorhandene Ingenieurbauwerke, Randbebauungen, Anschlussstellensituation) ist die gewählte Breite geboten. Eine erhöhte Unfallgefahr ist nicht ableitbar. Die Leistungsfähigkeit der geplanten Anlagen wurde im Rahmen der VU mit dem Ergebnis untersucht, dass durchweg eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV = D, Auslastung maximal 90%) vorhanden ist. Es gibt also - wenn auch geringe - Leistungsreserven.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Zudem sind die Planungen mangels Erweiterungsmöglichkeit nicht zukunftsfähig.</p> <p>Zu Problem-Nr. 11.01-01 Die Antwort geht nicht auf den Kritikpunkt ein, Dass die Reduzierung der Fahrstreifen-Breite ausgerechnet dort vorgenommen wird, wo das erwartete Verkehrsaufkommen am höchsten ist. Wenn diese Breite an dieser Stelle ausreicht, warum reicht sie dann nicht für die komplette Autobahn aus?</p>	<p>Unter Berücksichtigung der fahrdynamischen und sicherheitstechnischen Kriterien wird auf der Basis der Grund- und Aufrisstrassierung im Planungsabschnitt 1 der A A39 die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Maßgeblich werden hier die erforderlichen Haltesichtweiten, der Tunnelquerschnitt, die dichte Folge der Anschlussstellen sowie die Unterschreitung von Mindestparametern der Trassierung.</p> <p>Die hier festgelegten Geschwindigkeiten sind so gewählt, dass sowohl notwendige Sicherheitsaspekte als auch die ausreichende Leistungsfähigkeit, insbesondere zur Vermeidung von Staubbildung berücksichtigt werden.</p>
101	<p>Es wird beantragt die Tunnelfläche so zu gestalten, dass das Ziel eine Begegnungsstätte zu schaffen, adäquat erreicht wird. Die angrenzenden Grundstücke müssen durch Sichtschutzpflanzungen (Sträucher, Bäume etc.) geschützt werden und sollen den Einblick von dem Tunneldeckel in die Gärten verhindern.</p>	<p>Die Tunneloberfläche wird gemäß Unterlage 9 mit einer Ansaatmischung aus Gräsern als Wiese / Rasenfläche angelegt. Neben dem überführten Weg ist keine weitere Gestaltung planerisch vorgesehen. Eine spätere Gestaltung der Tunneloberfläche ist unter Berücksichtigung der konstruktiven Vorgaben, der Vorgaben zur Verkehrssicherung sowie der Vorgaben zur Unterhaltung des Bauwerks in Abstimmung mit der TdV grundsätzlich möglich.</p> <p>Für die Gestaltung des Tunneldeckels sowie der angrenzenden Lärmschutzwände wird ein „Gestaltungsdialog“ mit Beteiligung der Hansestadt Lüneburg und dem Geschäftsbereich Lüneburg erfolgen.</p> <p>Details dazu sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert festzulegen.</p>
102	<p>Zu Problem-Nr. 11.02-11</p> <p>Wurden Kreisel statt Ampeln in Betracht gezogen?</p>	<p>Die Variantenuntersuchung zur Anschlussstelle B216 sah auch eine Lösung mit Kreisverkehr für die Anbindung der L221 an die B216 vor.</p> <p>Die Variantenvergleiche können der Unterlage 16.1 entnommen werden.</p>
103	<p>Zu Problem-Nr. 11.03</p> <p>[..] Die bisher vorhandene Passierbarkeit der Ostumgehung zwischen Moorfeld und Dichtersiedlung muss mindestens gleicher Qualität erhalten bleiben, d.h. auch per Rollator, Rollstuhl und per Fahrrad ohne absteigen zu müssen. Von der Tunneloberfläche aus sollte es einen ausreichend Lärm geschützten, mit dem Fahrrad, Rollator oder Rollstuhl passierbaren Durchgang zur Erbstorfer Landstraße geben.</p>	<p>Für die Gestaltung des Tunneldeckels sowie der angrenzenden Lärmschutzwände wird ein „Gestaltungsdialog“ mit Beteiligung der Hansestadt Lüneburg und der Autobahn GmbH des Bundes erfolgen.</p> <p>Details dazu sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert festzulegen.</p>
104	<p>Zu Problem-Nr. 11.07-02</p> <p>Würde die geplante A39-Trasse in Richtung Süden länger auf der vorhandenen Ostumgehung verbleiben und nicht bereits im Bereich der B216 abzweigen, käme es nicht zu einer Verlegung der B216 und alle damit verbundenen Probleme (auch Naturschutz) würde nicht auftreten. Siehe dazu Problem-Nr. 01.08-15.1.</p>	<p>Die Wahl der Trassenführung der A39 (Linienbestimmung) wurde anhand von mehrstufigen Variantenuntersuchungen entwickelt. Siehe Einwand-Nr. 31.</p> <p>Das gewählte Abschnittsende und die durchgeführten Variantenvergleiche ermöglichen eine Weiterführung der A39 entsprechend den Vorgaben der Linienbestimmung vom 31.08.2008 und der landesplanerischen Festlegung vom 24.08.2007.</p>
	<p>12. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, Schutzgebiete, Artenschutz, Monitoring)</p>	

Nr.	Einwand	Antwort
105	Zum Ausgleich des Carbon-Footprints soll der Deckel des Tunnelbauwerks zur regenerativen Energiegewinnung durch Solarenergie genutzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einer Wiederverbindung der derzeit getrennten Stadtteile von Moorfeld durch eine Landschaftsgestaltung wird jedoch Priorität eingeräumt. Im Bereich des Tunnels wird die von West nach Ost verlaufende Radwegeverbindung wiederhergestellt. Die Tunneloberfläche wird durch Wiesenflächen über einen durchgängigen Fußweg erschlossen. Eine Nutzung des Tunnels zur regenerativen Energiegewinnung würde hier den Zielen der Landschaftsgestaltung für das Schutzgut Mensch entgegenstehen.
106	Zu Abschnitt 2 der A39: Die Lage der Trasse parallel zum ESK führt zu einer Verschlussituation des Wildes. Die geplanten Querungen für das Wild sind nicht ausreichend bzw. zielführend und werden den Wildwechsel behindern.	Der an dieser Stelle formulierte Einwand spricht einen Bereich an, welcher außerhalb dieses Planungsabschnittes liegt (Abschnitt 2). Dieser Punkt ist im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung zum Abschnitt 2 einzuwenden und zu behandeln. Die weitere Linie und Vorzugstrassierung im Abschnitt 2 wird nicht durch die Festlegungen im Abschnitt 1 vorentschieden. Das Abschnittsende lässt weitere Varianten im Rahmen der Linienbestimmung zu. Der vom Einwender angesprochene Trassenabschnitt liegt im Osten der Gemeinde Bienenbüttel und wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung jedoch ebenfalls begutachtet (siehe Unterlage 21.3). Hierbei ist es zu der Entscheidung einer optimierten linienbestimmten Vorzugsvariante gekommen. Um eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Wildes zu erreichen, wurde dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden.
107	Es wird gefordert, dass die artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen vor dem Beginn der Baumaßnahme umgesetzt sind.	Die Regelungen zum Zeitpunkt der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ergeben sich aus den Angaben in den Maßnahmenblättern des LBP, Unterlage 9.3. Es ist hierbei zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, die zum Zeitpunkt des Baubeginns bereits wirksam sind und denen die während der Bauzeit oder nach Abschluss der Arbeiten umzusetzen sind. Die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen wird durch eine allgemeine Pflege- und Funktionskontrolle gewährleistet (siehe hierzu Unterlage 19.2 Artenschutzbeitrag Punkt 8.3).
108	Es wird gefordert, dass die Pflege solange durchgeführt wird, wie die A39 existiert. Die Kosten muss die Vorhabenträgerin übernehmen.	Die Maßnahmen zur Dauer der Pflege bzw. der Unterhaltung von Maßnahmen ergeben sich aus den Angaben in den Maßnahmenblättern des LBP, Unterlage 9.3. Eine Begrenzung auf eine Pflegedauer von 30 Jahren ist nur in Einzelfällen aufgrund von umweltfachlichen Gesichtspunkten vorgesehen (siehe Maßnahme 6.1 EFCS). Die Kosten für die Pflegemaßnahmen werden entsprechend der abgeschlossenen Vereinbarungen vom TdV getragen.

Nr.	Einwand	Antwort
109	Neben dem Schutzgut Mensch gilt es auch die Tierwelt zu berücksichtigen - exemplarisch werden Fledermäuse genannt.	<p>Die Umweltbelange wurden umfänglich in den naturschutzfachlichen Planungsbeiträgen (Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag) berücksichtigt. Die fachlichen Ergebnisse werden auf jeder Planungsstufe entsprechend den gesetzlichen und planerischen Vorgaben berücksichtigt, so dass mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend abgearbeitet sind.</p> <p>Die Fauna wurde mit einem umfangreichen und abgestimmten Kartierungsprogramm von Fachexperten erfasst. Hierbei wurden auch Informationen bei ortsansässigen Experten recherchiert. Die Beeinträchtigungen der Fauna, sprich Tierwelt, wurden unter Einbeziehung der Faunaexperten ermittelt. Eine entsprechende Berücksichtigung der faunistischen Belange ist aus Sicht des Vorhabenträgers in ausreichendem Maß erfüllt.</p> <p>Hierfür ist z.B. die Maßnahmen 4.8 VCEF am Ende des 1. Abschnitts im Bereich der B216 zu nennen, die eine Aufwertung und Erweiterung der Gehölzleitstrukturen für die Fledermäuse beinhaltet.</p>
110	Es wird eine naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung des gesamten Raumes Lüneburg-Wolfsburg mit allen naturschutzrechtlichen Aspekten gefordert.	<p>Eine naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung erfolgte dem gestuften Planungsprozess entsprechend bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren. Eine Gesamtbetrachtung zum Planfeststellungsverfahren ist in Anlage 1 der Unterlage 1 "Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens" vorgenommen worden. Hiernach sind in den Folgeabschnitten keine unüberwindbaren Hindernisse anzutreffen.</p>
111	Durch die A39 Abschnitt 1 sind Brutgebiete des Baumpieper, der Feldlerche, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Heidelerche, Nachtigall und des Neuntöter betroffen.	<p>Für den 1. Abschnitt der A39 ergeben sich für 8 Brutvogelarten ein prognostiziertes Eintreten der Verbotstatbestände gemäß § 44 abs. 1 Nr. 3 BNatSchG: Baumpieper, Feldlerche, Gartengrasmücke, Goldammer, Gelbspötter, Heidelerche, Nachtigall und Neuntöter.</p> <p>Die Störung / Beschädigung von einem Revier des Baumpiepers wirkt sich aufgrund der Größe der lokalen Population und des aktuell günstigen Erhaltungszustandes nicht verschlechternd auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus, da der Baumpieper nahezu flächendeckend im weiteren Umfeld der A39 verbreitet ist.</p> <p>Die Qualität der Bruthabitate ist im Bereich der besiedelten Waldränder gut ausgeprägt und angesichts der Vielzahl an Kiefernforsten auf sandigen Böden ausreichend vorhanden. Der Zustand der Population kann in Anlehnung an die aktuell hohen Siedlungsdichtewerte ebenfalls als gut bewertet werden. Darüber hinaus wirken sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen zur Anlage einer Heide und eines lichten Laubwaldrandes auch förderlich für den Erhaltungszustand der lokalen Population des Baumpiepers aus, da durch die Maßnahme zusätzliche Bruthabitate für die Art geschaffen werden (was einer FCS Maßnahme für den Baumpieper gleichkäme). aufgrund des günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population in Verbindung mit der Häufigkeit und Anpassungsfähigkeit der Art ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Feldlerche ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET aL. 2015). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zur Anlage von Blühflächen (10 aFCS), die zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt und des Brut- und Nahrungsangebotes führen,</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>werden Lebensräume für die Feldlerche aufgewertet, um im Bereich der Maßnahmenflächen eine Steigerung der Siedlungsdichte zu erreichen. aufgrund des geringen Betroffenheitsumfanges von vier Revieren und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben. Die Gartengrasmücke gilt als häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET aL. 2015) mit gleichbleibenden kurz- und langfristigen Bestandstrends. Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für die Gartengrasmücke im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage Dornenhecke mit angrenzendem blütenreichem Extensivgrünland (5.1 aFCS und 5.2 aFCS); Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 aFCS)) werden die von der Gartengrasmücke bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Der Gelbspötter gilt als häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET aL. 2015) mit gleichbleibenden kurz- und langfristigen Bestandstrends. Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für den Gelbspötter im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 aFCS)) werden die vom Gelbspötter bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. aufgrund des geringen Betroffenheitsumfanges von einem Einzelvorkommen und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Goldammer ist ein häufiger Brutvogel in Deutschland (GRÜNEBERG ET aL. 2015) mit gleichbleibendem kurzfristigen Bestandstrend, aber deutlichem Bestandsrückgang beim langfristigen Bestandstrend. Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden geeignete Lebensräume für die Goldammer im räumlichen Umfeld bestehender Vorkommen hergestellt, so dass die Revierverluste durch die vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen werden können. Durch die Anlage von Gehölzrandstrukturen mit vorgelagerten optimierten Nahrungshabitaten (Anlage Dornenhecke mit angrenzendem blütenreichem Extensivgrünland (5.1 aFCS und 5.2 aFCS); Anlage feuchter naturnaher Laubwald mit angrenzenden Hochstaudenfluren (6.1 EFCS und 6.2 aFCS); Anlage lichter Laubwaldrand und angrenzender Heide (7.1 aFCS und 7.2 aFCS)) werden die von der Goldammer bevorzugten Lebensraumstrukturen langfristig hergestellt. Insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Heidelerche ist ein in Deutschland mittelhäufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET aL. 2015). Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zur Anlage einer Heide und eines lichten</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Laubwaldrandes (7.1 aFCS und 7.2 aFCS) werden optimale Lebensräume der Heidelerche neu zur Verfügung gestellt. aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Revier und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Die Nachtigall ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET aL. 2015). Die Bestandsabnahmen resultieren aus der Beseitigung geeigneter Biotope durch den Menschen, z.B. durch die Beseitigung von Gebüschvegetation, Durchforstung oder Pflegeschnitte (BUCHHEIM 2002). Diese Lebensräume werden im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahme hergestellt und langfristig gesichert. Durch die Anlage eines Weichholzauwaldes (9 aFCS) dichten Waldrandes feuchter Standorte (6.1 aFCS) können von der Nachtigall bevorzugte Lebensraumtypen zur Verfügung gestellt werden. aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von zwei Nachtigall-Revieren und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Der Neuntöter ist ein in Deutschland weit verbreiteter und häufiger Brutvogel (GRÜNEBERG ET aL. 2015). Für ein Optimalnisthabitat ist neben reich strukturierten Hecken entlang von Wegen oder Grundstücksgrenzen ein ausreichendes Angebot angrenzender insektenreicher Freiflächen entscheidend (ZaNG & HECKENROTH 1998). Durch die Anlage einer Dornenhecke (5.1 aFCS) in Verbindung mit einem blütenreichen Extensivgrünland (5.2 aFCS) wird ein solches Habitat hergestellt. aufgrund des geringen Betroffenheitsumfangs von einem Einzelvorkommen in einem von Siedlung und Gewerbe vorbelasteten Bereich und der vorgesehenen Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population im Umfeld bestehender Vorkommen, ist eine geringe Schwere der Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>Für den Baumpieper, die Feldlerche, die Gartengrasmücke, den Gelbspötter, die Goldammer, die Heidelerche, die Nachtigall und den Neuntöter werden die Verbotstatbestände gemäß § 44 abs. 1 Nr.3 BNatSchG erfüllt. Im Bereich der Ilmenaubrücke werden 2 Reviere der Nachtigall baubedingt in Anspruch genommen, Heidelerche und Baumpieper sind mit je einem Revier an der geplanten Anschlussstelle mit der B216 durch die bauliche Inanspruchnahme des Lebensraumes betroffen. Die Gartengrasmücke wird westlich der Ilmenau im nördlich der B4 angrenzenden Auwald (1 BP), zwischen der Ilmenaubrücke und der AS B209 (2 BP), nördlich von Moorfeld im Bereich des an die B4 grenzenden Siedlungsgehölzes (1 BP) sowie im Bereich von Neu Hagen westlich der A39 (3 BP) mit insgesamt 7 Revieren Anlage- und baubedingt (Bauflächen, Böschungen und Wirtschaftswege) betroffen. Für die Goldammer gehen in den Böschungsbereichen der Anschlussstelle Lüneburg-Nord (5 BP), nördlich von Moorfeld im Bereich der an die B4 grenzenden Böschung (1 BP) sowie in den Randbereichen der straßenbegleitenden Gehölze der B216 (5 BP) und eines Wirtschaftsweges am Bauende (2 BP) insgesamt für 13 Reviere Anlage- und baubedingt Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren. Bei der Feldlerche ist aufgrund von bau- und anlagebedingter Inanspruchnahme sowie betriebsbedingter Störungen bei einem Revier im Bereich der AS Lüneburg-Nord und bei 3 Revieren im Bereich der AS B 216 von einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen. Ein Revier des Neuntöters wird durch die geplante Anschlussstelle der L 221</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>überbaut. Ein Revier des Gelbspötters wird baubedingt im Bereich zwischen der AS B4 und AS B 216 in Anspruch genommen.</p> <p>Unter Berücksichtigung der aufgeführten Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum nicht verschlechtert. Für den Baumpieper kann aufgrund der derzeit günstigen Bestandssituation auch ohne die Umsetzung von FCS-Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wirken sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen auch förderlich für den Baumpieper aus.</p>
112	<p>Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wird als unvollständig bzw. fehlerhaft angesehen. Der Variantenvergleich beruht nicht auf der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit. Es liegt keine vergleichbare Beurteilung für die Süd- und die Nordvariante vor. Zudem wurde nur die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen bewertet und nicht der Eingriff an sich. Der Variantenvergleich ist daher fehlerhaft</p>	<p>Da das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt wird, ist eine Alternativenprüfung zum Schutz des FFH-Gebietes nicht erforderlich. Somit ist auch keine FFH-Verträglichkeitsprüfung für die Südvariante erforderlich. Die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes wie auch die weiteren Umweltschutzgüter sind im Variantenvergleich berücksichtigt (siehe Unterlage 1, Kap. 3.3.2).</p>
113	<p>Durch die A39 Abschnitt 1 ist der Schwarzstorch betroffen. Dieser wurde im Artenschutzbeitrag nicht berücksichtigt. Hier muss eine Ergänzung vorgenommen werden.</p>	<p>Im Untersuchungsgebiet zum Abschnitt 1 wurde kein Revier des Schwarzstorchs nachgewiesen</p>
114	<p>In den Naturschutzgebieten nahm die Insektenpopulation in den vergangenen 27 Jahren um durchschnittlich 76 % ab. Durch den Neubau der A39 werden zusätzliche Flächen zerstört die diesen Rückgang verstärken. Vor diesem Hintergrund sei ein Autobahnbau unverantwortlich</p>	<p>Die faunistischen Untersuchungen weisen auf keine bedeutenden Insektenhabitate hin. Grundsätzlich werden die betroffenen Lebensräume durch geeignete Kompensationsmaßnahmen wiederhergestellt.</p>
115	<p>Zu Problem-Nr. 12.00-01</p> <p>Umweltauswirkungen ließen sich durch die Realisierung der 2+1 -Variante auf der B4 verringern, daher ist das "überwiegende öffentliche Interesse" an einem Autobahntunnel anzuzweifeln.</p> <p>Siehe dazu Problem-Nr. 04.03.01.00-01 und 04.03.01.00-02.</p>	<p>Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße 4 als „Null-Plus-Lösung“ (konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen kann. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen. Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt. Zu diesen Merkmalen gehört zum einen das Merkmal der Kraftfahrtstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit), ein zweibahniger / vierstreifiger Querschnitt, sowie planfreie Knotenpunkte.</p> <p>Die 2+1-Variante des B4-Ausbaus auf der vorhandenen Trasse kann aus straßenplanerischer Sicht und auch als zumutbare Alternative für die Begründung der erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
116	<p>Zu Problem-Nr. 12.03.00-02</p> <p>Zu der Abschreckung der Wildtiere durch Menschengeruch oder Hunde-Duftmarken wurde nicht geantwortet.</p>	<p>Der Einwand bezieht sich auf die Faunapassage BW 1-4, die als Querungshilfe für Fledermäuse vorgesehen wird. Eine Abschreckung von Fledermäusen durch Menschen und/oder Hundegeruch kann ausgeschlossen werden.</p>
117	<p>Zu Problem-Nr. 12.03.05-01</p> <p>Grundsätzlich geht es nicht um Kompensation, sondern um Flächenverbrauch. Diesen sollten wir uns für eine Autobahn mit zweifelhaftem Bedarf nicht erlauben. Trotz Kompensation wird eine riesige Fläche neu und zusätzlich versiegelt, denn nur sehr selten gehört die Entsiegelung einer versiegelten Fläche zu einer Kompensationsmaßnahme.</p>	<p>Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im BVWP 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aufgeführt und durch das 6. FStrabÄndG vom 23.12.2016 Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Der gesetzliche Bedarf ist somit festgestellt.</p> <p>Die Bedarfsplanermittlung für Neu- und Ausbauprojekte des BVWP 2030 erfolgte durch vier Bewertungsmodule:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) - Raumordnerische Beurteilung (Modul C) - Städtebauliche Beurteilung (Modul D) <p>Somit ist hier eine Abwägung des Flächenverbrauchs erfolgt.</p>
118	<p>Was kann eine Fristverlängerung im Hinblick auf Quecksilber in Biota und das Vorkommen von Tributylzinn bewirken? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Herkunft abzuklären und den weiteren Eintrag zu verhindern? Zu welchem Ergebnis kam man von 2005-2015 bzw. während der ersten Fristverlängerung, so dass eine weitere Fristverlängerung begründet schiene?</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, was die Einwanderin mit dem Begriff Fristverlängerung meint.</p> <p>Es ist weiterhin nicht Ziel der Planungen der A39 Umwelteinflüsse Dritter bzw. bestehende Stoffbelastungen zu bewerten.</p> <p>Die Ausführungen der Unterlage 21.3 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ einschl. Anlagen dienen der Darstellung der Einflüsse aus der Neuplanung der A39 und der Betrachtung der berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper bzw. Grundwasserkörper. Hierbei wird dargestellt, dass die Bewirtschaftungsziele der Gewässer bzw. Grundwässer nicht gefährdet sind.</p>
119	<p>Es wird angezweifelt, dass die intensive landwirtschaftliche Nutzung und der Nitratgehalt in einem Zusammenhang stehen.</p>	<p>Gemäß dem „Datensatz der elektronischen Berichterstattung 2016 zum 2. Bewirtschaftungsplan WRRL,“ der Bundesanstalt für Gewässerkunde bfg abgerufen am 05.03.2021 weist der Grundwasserkörper Ilmenau Lockergestein links bereits eine erhöhte Nitrat-Konzentration auf, der auf diffuse Quellen aus der Landwirtschaft zurückzuführen ist. Der Nitratgehalt des Grundwasserkörpers wird mit schlecht bewertet (siehe „Chemischer Zustand der Grundwasserkörper in Niedersachsen“ unter https://www.nlwkn.niedersachsen.de/download/116832/Zustand_Chemie.pdf)</p> <p>Im Webauftritt des Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) als Fachbehörde für die Bewertung der Grundwasserbeschaffenheit ist folgender einleitender Satz zu finden:</p> <p><i>„...Aufgrund der großen Anteile an der Landesfläche kommt der landwirtschaftlichen Bodennutzung die größte Bedeutung als potenzielle Belastungsquelle für das Grundwasser zu. Dabei ist vor allem die Stickstoffanlieferung infolge Düngung zu nennen, die sich in der Nitratkonzentration widerspiegelt...“</i> (Quelle: Nitratgehalte Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (niedersachsen.de))</p> <p>Es ist damit sehr wohl von einem Zusammenhang zwischen landwirtschaftlicher Nutzung und Nitratgehalt auszugehen.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
120	Es wird gefordert, dass die Verwertungs- u. Entsorgungsmöglichkeiten eines belasteten Klärschlamm dargestellt werden sollen.	<p>Der TdV kann nicht nachvollziehen worauf sich der Einwand bei der aktuellen Planung der A39 bezieht. Im Zuge des Baus und der Unterhaltung der A39 fällt kein beseitigungspflichtiger Klärschlamm an.</p> <p>Hier wird vermutlich auf Sedimente in den geplanten Regenrückhaltebecken verwiesen. Im Rahmen der regelmäßigen Bauwerksprüfungen werden auch die Becken entlang der Bundesfernstraßen kontrolliert. Hierbei werden auch Schlammdecken erfasst. Eine Entnahme dieser Sedimente ist grundsätzlich planmäßig nicht erforderlich. Sollten Arbeiten an den Becken erforderlich werden, werden die anfallenden Stoffe abfallrechtlich analysiert und entsprechend ihrer Zusammensetzungen verwertet oder beseitigt.</p>
121	Wieso wird der Landwehrgraben (sandgeprägt Tieflandfluss Typ 14) mit dem ESK gleichgesetzt?	In der Unterlage 21.3 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ wird der Elbe-Seitenkanal, als künstlich geschaffenes Gewässer, dem Sondertyp Schifffahrtskanäle (Typ 77) und der Landwehrgraben einen sandgeprägten Tieflandfluss (Typ 14) zugeordnet. Es erfolgt hier keine Gleichsetzung.
122	Wird das RRB Kaltenmoor nach der Verlagerung auf den Stand der Technik gebracht?	Für das Regenrückhaltebecken erfolgt eine Bewertung der vorhandenen Reinigungsleistung und eine entsprechende Berücksichtigung im stofflichen Nachweis. Arbeiten am vorhandenen RRB sind nicht vorgesehen.
123	Welche Maßnahmen werden zum Schutz der Amphibien vorgesehen?	<p>Maßnahmen zum Schutz der Amphibien können den Maßnahmenblättern der Unterlage 9.3 entnommen werden.</p> <p>Im Einzelnen sind das:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bauflächen unterhalb der Brücken werden durch Bodenaustausch, die Anlage von Flutmulden und die Initialisierung einer strukturreichen Vegetation optimiert wiederhergestellt.
124	<p>Wie werden baubedingte Schäden und Störfälle am Klärwerk in Lüneburg bei der Verlegung des Raderbachs und während der gesamten Bautätigkeit in diesem Bereich verhindert, zum Beispiel an Rohrleitungen?</p> <p>Es wird gefordert, bei der Verlegung des Raderbachs, nicht mobile Fische (Bachneunauge) mit geeigneten Maßnahmen umzusiedeln.</p>	<p>Die Maßnahmen im Zuge der Verlegung des Raderbachs betreffen nur einen sehr kurzen Abschnitt des Baches westlich der geplanten A39 bei km 3+914. Das vorh. Unterführungsbauwerk wird durch einen Ersatzneubau ersetzt und der Bach wird auf einer Länge von 250 m umverlegt. Inwieweit das Schäden in der Kläranlage hervorrufen soll, ist dem TdV nicht plausibel. Die notwendigen Maßnahmen zur schadlosen Weiterleitung der anfallenden Wassermengen sowie die notwendigen Umweltbegleitmaßnahmen werden im Zuge der Bauausführung ergriffen.</p> <p>Die geringfügigen Maßnahmen am Raderbach gefährden nicht die nicht mobilen Fische.</p>
125	Es wird gefordert, weiter Messstellen einzurichten, um die Entstehungsstellen der Schadstoffe in der Entwässerung zu ermitteln.	<p>Es ist nicht Ziel der Planungen der A39 Umwelteinflüsse Dritter bzw. bestehende Stoffbelastungen zu bewerten.</p> <p>Die Ausführungen der Unterlage 21.3 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ einschl. Anlagen dienen der Darstellung der Einflüsse aus der Neuplanung der A39 und der Betrachtung der berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper bzw. Grundwasserkörper. Hierbei wird dargestellt, dass die Bewirtschaftungsziele der Gewässer bzw. Grundwässer nicht gefährdet sind.</p>
126	Es wird darauf hingewiesen, dass Grunddienstbarkeiten auf Privatgrundstücken einzutragen und zu entschädigen sind.	Entschädigungsansprüche sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Diese werden in einem gesonderten Verfahren bearbeitet.

Nr.	Einwand	Antwort
127	Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die A39 hohe Folgekosten nach sich ziehen wird. Da bei Nichterreichen der Klimaziele an die BRD hohe Strafsummen zu entrichten sind. Es wird davon ausgegangen, dass die A39 einen hohen Anteil an Betonstraßen hat und somit stark Umweltbelastend wird (hohe Wärmespeicherung führt zur Erhöhung der Erderwärmung).	Im Abschnitt 1 wird der Fahrbahnbelag größtenteils aus Asphalt bestehen, da die schalltechnischen Anforderungen eine offenporige Asphaltsschicht verlangen. Außerdem führt der Neubau der A39 für den Planfall zu einer Reduzierung der gefahrenen Gesamtkilometerleistung so dass von der Realisierung des Projekts als Bestandteil des TEN-V (Allgemeines Netz) ein positiver Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor erwartet wird.
128	Es wird gefordert, dass Gutachter Aussagen treffen sollen, inwiefern sich der kritische Schallpegel auf Brutvogelarten auswirken kann.	Die Auswirkungen des Verkehrslärms auf die Umwelt ist Bestandteil der umwelttechnischen Fachplanung und im Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan Unterlage 19.1 und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag Unterlage 19.2 zu finden. Hierbei wurde der Wirkungsbereich des Vorhabens berücksichtigt. Aufgrund der Verdrängung der Vogelarten Baumpieper, Feldlerche, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Heidelerche, Nachtigall und Neuntöter wurden Ausgleichsmaßnahmen entwickelt, aber auch Verbotsausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt (Punkt 8.4 der Unterlage 19.2).
129	Es wird gefordert, die Unterlagen zu Maßnahmen für Biber und Fischotter zu überarbeiten, da man diese nicht gleichsetzen darf da sie verschiedene Nahrungsquellen und Ansprüche an ein Biotop besitzen.	Fischotter und Biber werden im Zuge des 2. Deckblattes einzeln im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und auch im LBP bearbeitet. Hinsichtlich der Ansprüche an geeigneten Querungshilfen ist eine „Gleichsetzung“ der Arten allerdings durchaus angemessen (siehe auch MAQ).
130	Es wird gefordert, die Wildkatze mit in das Artenschutzkonzept aufzunehmen.	Die Wildkatze wurde erstmals Ende 2020 in der Lüneburger Heide (südlich von Lüneburg) als nördlichstes Vorkommen entdeckt. Eine Berücksichtigung im Abschnitt 1 der A39 (Stadtgebiet Lüneburg) ist hieraus nicht ableitbar.
131	Es wird gefordert, folgende Fragen zu beantworten: - Von dem geplanten Vorhaben sind Gehölzstrukturen betroffen. Kann dies zur Beeinträchtigung von Amphibien in ihren Winterlebensräumen führen? - Werden von den geplanten Baustellenflächen/Baustraßen Grünlandflächen betroffen, die Sommerlebensräume von Amphibien darstellen können? - Werden von den geplanten Baustellenflächen/Baustraßen Wanderrouen beeinträchtigt?	Im Zuge der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind alle planungsrelevanten Funktionen und Strukturen erfasst und hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen bewertet worden. Dazu gehören selbstverständlich auch Sommer- und Winterlebensräume von Amphibien sowie deren Wanderrouen. Es wurden keine relevanten Habitate im Wirkungsbereich des Vorhabens festgestellt.
132	Es wird gefordert, die CEF-Maßnahmen zu überarbeiten und neu auszulegen. Es wird davon ausgegangen, dass die Definition der CEF-Maßnahmen von den Gutachtern nicht korrekt ist.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen CEF- (und auch FCS Maßnahmen) sind entsprechend der artenschutzrechtlichen Anforderungen abgeleitet und geplant worden.
133	Es ist nicht hinnehmbar, dass ein Raum von 100 m als Trittstein/Erholungsgebiet dienen soll bzw. kann. Es ergibt sich eine Verschärfung der Zerschneidungswirkung der A39 und eine Gefährdung für verschiedene Tiere.	Der Einwand bezieht sich auf die Bereiche Zwischen Elbe-Seiten Kanal und neuer Trasse der A39 im Abschnitt 2. Die Trennungs- und Zerschneidungswirkung der Autobahn ist lediglich ein abwägungsrelevanter Belang und wurde in der planerischen Abwägung in nicht zu beanstandender Art und Weise berücksichtigt.

Nr.	Einwand	Antwort
134	<p>Es wird gefordert, zur Gestaltung des Querungswinkels des ESK's weitere Untersuchungen vorzulegen.</p> <p>Mit dem Ende des Abschnitts 1 der A39 wird ein Zwangspunkt für die weitere Trassierung über den ESK und weiter in Abschnitt 2 gesetzt. Es ist mithin nicht so, dass mit Fertigstellung des Abschnitts 1 in der vorliegenden Form alle untersuchten Varianten der Querung über den ESK im nachfolgenden Abschnitt 2 noch realisierbar sind. Allein die südlichen Varianten sind noch umsetzbar. Die Planungsbehörde konnte aus diesem Grund bisher nicht schlüssig begründen, warum im Abschnitt 2 wiederum ein vollständiger Variantenvergleich durchgeführt wird. Sollte dies der Fall sein, weil im Abschnitt 2 weitere Bewertungskriterien berücksichtigt werden, welche in Abschnitt 1 nicht Berücksichtigung fanden, muss der abschnittsübergreifende Variantenvergleich als abwägungsfehlerhaft bewertet und eine falsche Abschnittsbildung konstatiert werden. Eine falsche Abschnittsbildung ist allein deshalb bereits festzustellen, weil der nachfolgende Abschnitt 2 ohne nördliche Anschlussstelle bis hin zum Anschluss an die L232 und damit zu ca. 80% verkehrlich eigenständig vollständig nutzlos ist.</p>	<p>Die Querung des ESK liegt im Abschnitt 2 der A39. Der TdV hat mit der Erwidern zu den Einwendungen aus 2017 bereits Bezug auf eine ergänzende Variantenuntersuchung des Abschnitts 2 genommen. Weiterführende Untersuchungen sind nicht vorlagepflichtig im Zuge des Verfahrens zum Abschnitt 1.</p> <p>Das Abschnittsende von BA 1 ermöglicht einen bestimmten Kreuzungswinkel zum ESK in der weiteren linienbestimmten Vorzugstrassierung, hängt von diesem aber nicht bestimmend ab. Das Ende von Abschnitt 1 lässt umgekehrt auch andere weitere führende Linien in Abschnitt 2 zu. Eine umgekehrte Zwangspunktwirkung aus dem Kreuzungswinkel zum ESK in Abschnitt 2 auf die Trassierung in Abschnitt 1 besteht nur in geringen Umfang.</p> <p>Der Abschnitt 1 besitzt in Verbindung mit der Anschlussstelle B216 eine selbstständige Verkehrsfunktion. Die eigenständige Anbindung der B216 an die A39 dient herbei der sicheren Verkehrsführung am vorläufigen südlichen Abschnittsende. Die Anschlussstelle ist auch im Zuge des entwickelten Bauphasen- und Umleitungskonzepts von Bedeutung. Die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit aller Abschnitte ist durch die Anlage 1 „Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens“ des Erläuterungsberichts in Unterlage 1 aufgezeigt. Der sich aus dem Variantenvergleich im Abschnitt 2 ergebende Trassenverlauf, wurde im Abschnitt 1 der Genehmigungsplanung zu Grunde gelegt.</p>
135	<p>Es wird gefordert, alle Reviere der Goldammer und der Höhlenbäume darzulegen.</p>	<p>Der Unterlage 19.4 sind im Faunistischen Gutachten und den dazugehörigen Kartenblättern die kartographierten faunistischen Erfassungen zu entnehmen.</p>
136	<p>Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass durch den Wegfall des Verflechtungsstreifens wichtige Restbestände von Wald und Waldboden erhalten bleiben. Durch das Roden der Waldbestände kann im Boden gespeichertes CO2 freigesetzt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird vom TdV zur Kenntnis genommen. Der Verflechtungsstreifen ist jedoch für die ausreichende Leistungsfähigkeit der geplanten A39 erforderlich, so dass ein Wegfall nicht möglich ist. Es ist richtig, dass im Boden gebundenes CO2 durch die Rodung von Wäldern freigesetzt wird, jedoch sind die im Zuge des 1. Abschnitts der A39 vorgesehenen Eingriffe in den Waldsaum minimal und werden entsprechend der Unterlage 9.3 im Maßnahmenkomplex 4 kompensiert.</p>
137	<p>Maßnahmenblätter - weitere Anmerkungen - Maßnahme 4.9 A_CEF Ist es zulässig, diese Maßnahme einem Eigentümer zu übertragen, der die bereitgestellten Kästen jährlich reinigen muss? Wie wird sichergestellt, dass die Reinigung durchgeführt wurde? Wer ist für Ersatz bzw. Reparatur zuständig? - Maßnahmenkomplex Radbruch Es ist nicht ersichtlich, warum ein ortsnahes Ausgleichsgebiet durch ein ortsfernes Gebiet ersetzt wird. Die Funktionalität ist</p>	<p>Gemäß dem Maßnahmenblatt 4.9 ACEF ist bezüglich der Reinigung nicht festgelegt, in welcher Form bzw. durch wen dieses erfolgt. Entsprechende Aufgaben werden vertraglich abgesichert bzw. durch die Betriebsdienste erledigt. Eine Vertragskontrolle erfolgt während der Ausführung.</p> <p>Die Ersetzung des ortsnahen Ausgleichs durch ein ortsfernes erfolgt im Hinblick auf die fehlende Funktionalität eines ortsnahen Ausgleichs; ein Ausgleich kann wegen der Effektdistanz nicht im artspezifischen Wirkraum der Trasse durchgeführt werden. Für die dort verdrängten Vogelarten wird eine Ausnahme beantragt.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>nicht gegeben. - Maßnahmenkomplex Dachtmischer Bruch Siehe Radbruch</p>	
138	<p>Die Einwenderin lehnt den Überlauf vom RRB in den Raderbach grundsätzlich ab.</p>	<p>Die Anmerkung wird von TdV zur Kenntnis genommen. Es ist keine Einleitungsstelle in den Raderbach vorgesehen.</p>
139	<p>Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich wohin der Raderbach verlegt werden soll. Muss der Raderbach ausschließlich bau- und anlagenbedingt weichen oder kann ein Verdünnungseffekt durch Einleiten in die Ilmenau erzielt werden? Gibt es möglicherweise Einleitungen aus der Kläranlage der Stadt Lüneburg in den Raderbach oder die Ilmenau? Gibt es Einleitungen aus dem angrenzenden Gewerbegebiet, die möglicherweise den schlechten chemischen Zustand mitverursachen?</p>	<p>Die Umverlegung des Raderbachs ist der Unterlage 5, Blatt 4 zu entnehmen. Weitere Beschreibungen sind dem Reglungsverzeichnis Unterlage 11 (123- 125) zu entnehmen. Die Verlegung des Raderbachs erfolgt ausschließlich aus bau- und anlagebedingten Gründen. Durch die Anordnung eines Lärmschutzwalles westlich der A 39 muss der Raderbach westlich der A 39 auf einer Länge von ca. 150 m verlegt werden. Der Einleitpunkt in die Ilmenau bleibt unverändert.</p> <p>Es ist nicht Ziel der Planungen der A39 Umwelteinflüsse Dritter bzw. bestehende Stoffbelastungen zu bewerten.</p>
140	<p>Südlich der Apfelallee befinden sich eine S-förmige Eichenreihe (Wallhecke) die mit großer Wahrscheinlichkeit einen Lebensraum für viele Fledermausarten bietet. aus den Planungsunterlagen geht nicht hervor ob diese Baumreihe durch den 1.Abschnitt betroffen ist.</p>	<p>Da die Apfelallee durch die Umverlegung der B216 nicht direkt betroffen ist, sondern nur durch die Trasse der A39 sowie den Ausläufern der Anschlussstelle verdrängt wird, ist der Eingriff örtlich begrenzt. Die Anforderungen für die Fledermäuse sind Bestandteil der umwelttechnischen Planungen.</p> <p>Im Bereich der Flugroute der Fledermäuse parallel zur Apfelallee wird durch den beiderseits der Trasse vorgesehenen temporären Schutzzaun die gerichtete Flugbewegung unterbrochen und umgelenkt sowie ein ggf. erforderliches kollisionsfreies Überfliegen der Autobahn gewährleistet. Gleichzeitig werden durch die Ergänzung und Erweiterung der Baumreihe (4.8 VCEF) parallel zur verlegten Apfelallee und den Gehölzpflanzungen parallel zur Autobahn (4.1 A) Strukturen geschaffen, an denen die Fledermäuse ihre Flugroute neu ausrichten können. Die Leitpflanzungen führen auf das Unterführungsbauwerk, mit dem die A 39 im 2. Bauabschnitt über die verlegte Apfelallee geführt wird (siehe auch Unterlage 9.3).</p>
141	<p>In dem o.g. Bereich befinden sich Gräben die im Sommer zu trockenem Tümpel werden und somit als Amphibienlebensraum geeignet erscheinen.</p>	<p>Kartierungen für Amphibien wurden durchgeführt und in der umwelttechnischen Planung berücksichtigt.</p>
	<p>13. Entfällt</p>	
142	<p>Zu Problem-Nr. 13 Waren keine Problem-Nummern mit 13 vorgesehen, oder fehlen sie in der Gesamterwiderung?</p>	<p>Die Gliederungsnummer 13 wurde in dem Sachthemenkatalog nicht mit einem Thema belegt. Diese Nummer war somit nicht belegt und deshalb nicht aufgeführt.</p>
	<p>14. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen)</p>	
143	<p>Es werden generell bau- und betriebsbedingte Erschütterungs- und Schwingungsschäden an Wohn- und Nebengebäuden oder baulichen Anlagen befürchtet sowie ein hierauf gerichtetes Beweissicherungsverfahren beantragt.</p>	<p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. Der TdV sichert die Durchführung von Beweissicherungsverfahren (Erschütterungs-, Schwingungs-, Setzungsmessungen etc.) im Einwirkungsbereich von gepl. Ing.-Bauwerken im Rahmen der Bauausführung zu.</p>
144	<p>Die Betroffenheit erstreckt sich über die Einschränkung der Lebensqualität durch Flächeninanspruchnahme und Naturzerstörung.</p>	<p>Es wird nicht verkannt, dass die Nähe der Autobahn zur innerstädtischen Wohnbebauung von Lüneburg, z.B. im Bereich Moorfeld, aber auch in anderen Bereichen entlang der Baustrecke Betroffenheiten auslöst. Mittelbare Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm, Abgase und Erschütterungen bewegen sich jedoch innerhalb der nach den maßgeblichen Immissionsschutzbestimmungen geltenden Zulassungsgrenzen.</p> <p>Das Vorhaben Neubau der A39 hat einen umfänglichen politischen Abstimmungsprozess durchlaufen und durchläuft einen umfänglichen Planungsprozess, in dem die Aspekte der Umweltverträglichkeit, zu denen das Schutzgut Fläche sowie die biotischen und abiotischen Schutzgüter gehören, eine maßgebliche Beurteilungsgrundlage bilden. Die Beanspruchung von Fläche und von Naturgütern ist damit verbunden. Diese kann subjektiv als eine Einschränkung der Lebensqualität empfunden werden. Der gesetzliche Planungsauftrag zum Neubau der A39 besteht gleichwohl. alle Belange wurden und werden gegeneinander abgewogen.</p> <p>Alle Eingriffe in die Rohstoffbeschaffung Fläche, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt werden ausgeglichen.</p>
145	<p>Die Flächeninanspruchnahme (z.B. durch das Baufeld) müssen minimiert und vermieden werden. Ein pauschaler Ansatz von 10 m Breite wird nicht hingenommen und muss konkret und ausführlich begründet werden. Alle zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten müssen ausgeschöpft werden, um den Eingriff zu minimieren.</p>	<p>Für die Durchführung der Baumaßnahme wird die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen als Arbeitsstreifen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der Vermeidung wurde der Arbeitsstreifen in Waldgebieten, bei ökologisch besonders wertvollen Flächen und bei unmittelbar angrenzender Bebauung auf ein Mindestmaß von ca. 5 m reduziert, um wenigstens die Durchfahrt bzw. Aufstellung von Baufahrzeugen zu gewährleisten. In Einzelfällen wurde auf den Arbeitsstreifen vollständig verzichtet, wenn die Bauleistungen von der im Bau befindliche Fahrbahn durchgeführt werden können.</p> <p>Die Flächen des Arbeitstreifens dienen u. a. zur Zwischenlagerung von Oberboden, Erdaushub usw. sowie als Aufstellfläche für Baufahrzeuge und als Baustraße. Für eine sinnvolle Nutzung ist eine Mindestregelbreite des Arbeitstreifens von 10 m erforderlich. Bei einer Schütthöhe von 2m und einer Böschungsneigung von 1:1,5 ergibt sich ohne Dammkrone bereits eine Breite von 6,00 m. Die verbleibenden 4,00 m werden durch die Baufahrzeuge genutzt. Da weitere Baustelleneinrichtungsflächen nicht zur Verfügung gestellt werden können, sind diese Arbeitsstreifenbreiten, wenn möglich, zu gewährleisten. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden diese Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt und den Eigentümern zurückgegeben.</p> <p>Alle weiteren Einschränkungen der Breite des Arbeitstreifens führen jedoch zu einer Behinderung der Bauarbeiten und haben somit Auswirkung auf die Länge der Bauzeit.</p> <p>Es wird ferner darauf hingewiesen, dass auch in der Bauausführung das Minimierungsgebot gilt, die Mindestregelbreite des Arbeitsstreifens, der nicht unbedingt ausgeschöpft werden muss, aber die erforderliche Baufreiheit sicherstellt.</p>
146	<p>Generell wird jegliche Inanspruchnahme des Grundbesitzes abgelehnt.</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren befasst sich mit der Klärung der Frage, ob die Inanspruchnahme von Grundstücken für das Vorhaben zu Lasten der Eigentümer und zu Gunsten des Vorhabenträgers begründet erfolgen darf. Die Abwägung der</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Belange obliegt der Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabenträger liefert mit der Planfeststellungsunterlage alle notwendigen Gutachten und Pläne die eine Abwägung ermöglichen. Mit dem Grundstückseigentümer wird zu gegebener Zeit Kontakt aufgenommen.</p>
147	<p>14.3 - 00 Es bleibt festzuhalten, dass das Thema Erschütterungen bislang im Verfahren nicht gutachterlich beleuchtet worden ist. Auf welcher Tatsachengrundlage der TdV meint, dass maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen weder in der Bauphase noch später im Betrieb zu erwarten und die Abstände zu den Gebäuden etc. ausreichend groß seien, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Der Einwander hält diese Mutmaßungen für zu kurz gesprungen. Nach den Erkenntnissen der Bauverwaltung ist der Untergrund im zu betrachtenden Bereich nicht homogen mit der Folge, dass Schwingungen durchaus sehr weit getragen werden können. Eine gutachterliche Betrachtung wird weiterhin gefordert; mindestens ist erforderlich, dass Messungen gem. DIN 4150 durchgeführt werden.</p>	<p>Gemäß den vorliegenden Planungsunterlagen kommen nur erschütterungsarme Bauverfahren zum Einsatz. Grundsätzlich sichert der TdV eine baubegleitende Bestandsdokumentation zu. Der TdV wird in einer weiteren fachgutachterlichen geotechnischen Stellungnahme den Umfang möglicher Auswirkungen von erschütterungsarmen Bauverfahren auf die umliegende Bebauung ermitteln lassen und diese Unterlage der Genehmigungsbehörde zur Abwägung übermitteln.</p>
148	<p>Der Einwander hat große Sorge um den Bestand seines Hauses. Es wird gebeten, Karten für die Anwohner offenzulegen, um Beurteilungen machen zu können, in welcher Entfernung die Stützmauern und die Tunnelwände an den Häusern vorbeilaufen.</p> <p>In wie weit wird die Wohnqualität beeinflusst? Wie nah sind die Spundwände an den Gebäuden? Warum wird für Anwohner weniger ausgegeben als für die Interessenvertreter des Liebeskind-Baues und die Betreiber des Arena-Gebäudes? Die Anwohner (Lüne-Moorfeld) möchten gerne wissen, ob es eine Bestimmung gibt, die dem Straßenbauamt verbietet, in einer solchen Lage den Einwendern die für die Kreierung von Einwendungen notwendige Karte vorzuenthalten. Es wird gebeten, eine Nachricht zu übermitteln, wie man als Leiter des Planfeststellungsverfahrens damit umgehen wolle. Kann man beim Fehlen einer solchen Karte einfach die Erörterung der Planung zum 07.09.2020 abschließen?</p>	<p>Die hier im Zusammenhang der Abdeckung im Bereich Lüneburg Moorfeld angesprochenen „Tunnelwände“ sowie die angrenzenden temporären Baufeldgrenzen sowie auch die Eingriffsgrenzen für eine dauerhafte straßenbauliche Inanspruchnahme sind den Auslegungsunterlagen, insbesondere dem Grunderwerbsplan Unterlagen 10.1 Blatt 4 und 5 zu entnehmen. Das Blatt 4 beinhaltet den nördlichen Teil des Lärmschutzdeckels bis ca. in Höhe Eichendorfstraße und das Blatt 5 den südlichen Teil bis Erbstorfer Landstraße.</p> <p>In den oben bezeichneten Planunterlagen ist die (bauzeitliche) Baufeldgrenze gut erkennbar in Rot gestrichelt dargestellt. Die geplante Eingriffsgrenze ist in schwarz gestrichelt/durchgezogen dargestellt. Die Bauteilaußenkanten sind hier in schwarz durchgezogen dargestellt. Die Eingriffsgrenze beschreibt den notwendigen Platzbedarf für die Baugrube zur Herstellung der Tunnelaußenwände oberhalb der herzustellenden Schlitzwand. Diese Flächen werden vorübergehend für die Herstellung des Lärmschutzdeckels benötigt. Die Fläche zwischen der Eingriffsgrenze und der Baufeldgrenze stellt die Fläche der Rückverankerung im Boden dar. Hier sind keine oberirdischen Bodenarbeiten dargestellt; bauzeitliche Einwirkungen auf dieser Fläche sind oberirdisch aber durch z.B. Ausschwenken von Arbeitsgeräten möglich. Die dauerhaft für den Straßenbau benötigten Flächen sind farblich unterlegt. Flächen für die erforderliche Rückverankerung sind schraffiert unterlegt, die rot gestrichelt dargestellte Baufeldgrenze ist erkennbar als äußere Grenze der Rückverankerungsfläche dargestellt. Die Rückverankerung ist unterirdisch angelegt und erfordert in diesem Bereich keine oberirdischen Bauarbeiten.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Erläuterungen hierzu können der Unterlage 01 (Erläuterungsbericht, Kap. 4.7.2, S. 143/144) entnommen werden.</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß. Für die Tiefgründungsmaßnahmen der Lärmschutzwände und der Wände des Tunnelbauwerkes sind erschütterungsarme Verfahren vorgesehen.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Während der Bauarbeiten werden im Bereich des Lärmschutzdeckels im Stadtteil Moorfeld die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen.</p>
	<p>15. Belange der Landwirtschaft (Flächeninanspruchnahme, Nutzungsbeeinträchtigungen)</p>	
149	<p>Es wird Einspruch gegen die Erweiterung der Autobahn erhoben, da befürchtet wird, dass sie näher an die Grundstücke herankommt, aufgrund der Anordnung eines zusätzlichen Verflechtungstreifens.</p>	<p>Die A39 AS Lüneburg-N (L216) bis AS Weyhausen (B188) ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des neuen gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.</p> <p>Die ausreichende Leistungsfähigkeit der A39 im Abschnitt 1 wird nur mit dem RQ 31 mit Modifizierung erreicht (siehe Unterlage 21.1 Anhang 5.1 und Anhang 5.2).</p> <p>Der im Bereich des Lärmschutzdeckels im Stadtteil Moorfeld vorgesehene Eingriff in die Grundstücke ist auf der Westseite der Trasse nur vorübergehend während der Bauzeit erforderlich. Auf der Ostseite der Trasse der Bestands-B4 ist ein dauerhafter Eingriff für die Verbreiterung der Straßenflächen und die Wandkonstruktionen erforderlich.</p>
150	<p>Es wird beantragt, die landwirtschaftliche Betroffenheit stärker zu werten, insbesondere in Zeiten von Corona und der aktuellen Klimadebatte mit all ihren Folgen. Durch den Bau der A39 kommt es zur Verknappung des Bodens. Dadurch wird eine Erhöhung der Boden- und Pachtpreise befürchtet. Es entstehen somit Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Produktionsstandorte und damit einhergehend sei die Existenz der Landwirte gefährdet. Die</p>	<p>Aufgrund der überwiegend innerstädtischen Lage und der äußerst geringen Anzahl (n=1) der durch die Trasse des Abschnitt 1 der A39 betroffenen Landwirte, sind die Daten der landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse nicht Bestandteil der Unterlage.</p> <p>Die landwirtschaftliche Betroffenheit wurde im Rahmen einer Agrarstrukturellen Analyse für jeden Bauabschnitt der A39, durch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, aufgenommen. Auf Grundlage der Betroffenheitsanalysen erfolgt dann ggfs. eine Prüfung auf</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Betroffenheiten sind durch die zuständigen Fachbehörden zu überprüfen. Wie viel Fläche nehmen die zu entsiegelnden Flächen im Verhältnis zu den dauerhaft neu versiegelten Flächen ein? Wie passt das zu dem Gebot, zukünftig nicht mehr so viel Fläche zu beanspruchen und zu versiegeln?</p>	<p>Existenzgefährdung durch den Eingriff des Straßenbauvorhabens durch einen öffentlich bestellten und vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen. Bei Bedarf werden dann existenzsichernde Maßnahmen unternommen. Der Untersuchungsraum der Agrarstrukturellen Analysen hat eine Ausdehnung von ca. 10.230 ha und untersuchte 250 bis 300 landwirtschaftliche Betriebe. Insgesamt wirtschaften in Niedersachsen laut Landwirtschaftszählung 2016 ca. 37.800 Betriebe. Somit sind 0,8 % der Betriebe durch die Baumaßnahme potentiell mehr oder weniger stark betroffen. Um die individuell starke Betroffenheit des Einzelnen zu mindern und auf viele Schultern zu verteilen, werden entlang der Trasse Flurbereinigungsverfahren gem. § 87 ff. FlurbG eingeleitet. Durch das Vorhaben werden in den Bauabschnitten 1 bis 7 insgesamt ca. 1.140 ha für die Trasse inklusive Baustreifen sowie ca. 1.500 ha für Kompensationsmaßnahmen benötigt. Versiegelt werden ca. 844 ha. Pauschal wird mit der Annahme gearbeitet, dass im Mittel 75 % der Fläche landwirtschaftlich genutzt werden. Das entspricht in etwa 1980 ha. Bezogen auf die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche in Niedersachsen, ca. 2.600.000 ha, sind das ca. 0,08 %. Das Unternehmen A39 trägt also lediglich zu einem geringen Anteil zur Verknappung des Bodens bei. Bei Pachtpreissteigerungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben handelt es sich um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit von Grundstücken aufgrund der Lage des Grundstücks. Derartige Wertsteigerungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet. Traditionell bemisst sich der Pachtpreis nach der Bodengüte: Je mehr Ertrag zu erwarten ist, desto höher der Pachtpreis. Eine Überlagerung dieser Struktur durch Flächenkonkurrenz begründet sich auch durch die Agrarstruktur vor Ort selbst. In Veredelungsgebieten oder Gebieten mit Biogaserzeugung, wo eine erhöhte Konkurrenz um Flächen, aufgrund gestiegener umweltrechtlicher Anforderungen, besteht, stieg der Pachtzins in den vergangenen Jahren enorm an.</p>
151	<p>Zu Problem-Nr. 15.01-02</p> <p>Die wirkliche Betroffenheit eines landwirtschaftlichen Betriebes kann erst mit Auslegung der Pläne beurteilt werden. Eine variable Zahl der betroffenen Betriebe (250-300) zeigt, dass es sich um eine Schätzung handelt und die genaue Zahl der betroffenen Betriebe der Planungsbehörde nicht bekannt ist.</p> <p>Zu landwirtschaftlichen Nutzflächen gehören neben dem Ackerland, auch Weiden, Wiesen und forstwirtschaftliche Nutzflächen. Die Aussage, dass es 75% landwirtschaftlich genutzte Flächen sind, werden vom Einwander zurückgewiesen.</p> <p>Die BRD hat sich per Gesetz verpflichtet, die Versiegelung von</p>	<p>Im Abschnitt 1 der A39 sind aufgrund der überwiegend innerstädtischen Lage nur 1 Landwirt durch die Trassenführung betroffen. Die Daten zur landwirtschaftlichen Betroffenheit sind somit nicht Bestandteil der Unterlagen.</p> <p>Es wird hier ausdrücklich auf die Verfahren der weiteren Planungsabschnitte verwiesen.</p> <p>Die Anzahl der Betriebe, die durch den Eingriff der geplanten A39 verursacht wird, ist variabel gehalten, da sich aufgrund des langen Planungszeitraumes die Anzahl verändern kann. Zum Zeitpunkt der Erhebung ist die genaue Anzahl der betroffenen Betriebe bekannt. Die Betroffenheitsanalyse ist Teil der Planfeststellungsunterlage und wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausgelegt. Auf Grundlage der Betroffenheitsanalysen erfolgt dann ggfs. eine Prüfung auf Existenzgefährdung durch den Eingriff des Straßenbauvorhabens unter Zuhilfenahme eines öffentlich bestellten und vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen. Bei Bedarf werden dann existenzsichernde Maßnahmen, wie beispielsweise Ersatzlandgestellung, unternommen.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>landwirtschaftlichen Flächen, sowie deren Entzug einzudämmen. Mit diesem einem Großprojekt werden lt. eigenen Angaben 2.640 ha der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Die Aussage, dass es sich nur um 0,08 % der landwirtschaftlichen Flächen mutet in diesem Zusammenhang grotesk an.</p> <p>Zum Ausgleich wird in den Unterlagen die Unternehmensflurbereinigung als Lösung angegeben. In vielen Gemarkungen sind diese gefordert, aber nicht eingeleitet worden, siehe hier Gemarkung Wulfstorf. Eine Flurbereinigung verteilt den Landentzug auf mehrere Landwirte, gibt aber verbrauchte Flächen nicht zurück. Um hier Abhilfe zu schaffen versucht die NLG außerhalb des Trassenbereiches Flächen zu erwerben, um hier Ausgleich zu schaffen. Die Folge, auf dem angeheizten landwirtschaftlichen Flächenmarkt werden die Bodenpreise zusätzlich angehoben. Landwirtschaftlich wirtschaftende Betriebe haben kaum noch Möglichkeiten Flächen für ihre Existenzsicherung zu kaufen. Entlang der Trassen steigen die Bodenpreise überproportional an.</p> <p>Der Pachtpreis richtet sich nicht nur nach der Bodengüte, sondern auch nach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berechnungsmöglichkeit und Entwässerung -Flächengröße und -zuschnitt -Erreichbarkeit -Gesundheit, wie zum Beispiel Möglichkeit Pflanzkartoffeln zu produzieren -Mögliche Bewirtschaftungsauflagen, wie zum Beispiel Ufernähe oder Landschaftsschutzgebiet -Beschattung durch Bäume -Wechsel der Bodenarten im Schlag 	<p>Die allgemein gültige Definition der landwirtschaftlichen Nutzfläche umfasst die Gesamtheit aller Ackerflächen und Grünländereien eines Landes. Forstwirtschaftlich genutzte Flächen fallen nicht unter diese Definition. Forstwirtschaftliche Nebeneinkünfte, sollten sie denn erwirtschaftet werden, finden, sofern erforderlich, im Rahmen eines landwirtschaftlichen Existenzgefährdungsgutachtens Berücksichtigung.</p> <p>Die Belange der Landwirtschaft finden im höchst gebotenen Maße Berücksichtigung. Das Gebot zum sparsamen Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen bzw. der Privilegierung der Landwirtschaft aufgrund von § 15 Abs. 3 BNatSchG wurde berücksichtigt. Die agrarstrukturellen Belange müssen jedoch in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen. Die Umsetzung des Vorhabens ist ohne die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden.</p> <p>Nördlich der eingeleiteten Unternehmensflurbereinigungsverfahren ist ein weiteres Verfahrensgebiet als nicht verhältnismäßig befunden worden. Eine Überschreitung des zulässigen Landabzuges bei landwirtschaftlichen Nutzflächen in Höhe von 5 % wäre, da die Trasse überwiegend durch Waldfläche verläuft, nicht einzuhalten. Die betroffenen Flurstücke sollen durch die Bundesrepublik Deutschland erworben werden. Die genannten wertsteigernden Faktoren werden bei der Angebotsunterbreitung berücksichtigt. Mit Gutachten bestätigte Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe wurden nicht festgestellt.</p>
152	<p>Zu Problem-Nr. 15.01-04</p> <p>Im Rastanlagenkonzept gibt es keinen Variantenvergleich, der unterschiedliche Untersuchungen zwecks landwirtschaftlicher Belange widerspiegelt. Flächen, die städtebaulich oder gewerblich genutzt werden, sollen einseitig aus dem Konzept gehalten werden und die Belastung bei den Landwirten liegen. Hierbei werden auch, sonst als Begründung angegebene</p>	<p>Das Rastanlagenkonzept zeigt auf, dass im Abschnitt 1 keine Rastanlagen oder PWC-Anlagen vorgesehen sind.</p> <p>Somit können im Zuge dieses Verfahrens auch keine weiterführenden Aussagen zu Betroffenheiten in den weiteren Planungsabschnitte gemacht werden.</p> <p>Im Rastanlagenkonzept wurde für den gesamten Trassenverlauf die Eignung von Standorten nach folgenden Kriterien überprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle - Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Abstände zwischen den PWC-Anlagen, nicht mehr berücksichtigt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trassierung, Bauwerke - Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen - Ver- und Entsorgung - Baugrund / Grundwasser, Altlasten - Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit) - Umwelt - Vernetzung <p>Die Bewertung erfolgte nach einem 3-stufigen Schema. Hierbei sind starke Betroffenheiten als kritisch bewertet worden. Die Bewertung aus Sicht der Landwirtschaft wurde vorrangig aus Sicht der Flächenverfügbarkeit vor dem Hintergrund der Vermeidung von starken Beeinträchtigungen für die Landwirtschaftsbetriebe vorgenommen.</p>
<p>153</p>	<p>Zu Problem-Nr. 15.03-01 /15.03-02</p> <p>Vom Wasser- und Bodenverband sind Zeichnungen erstellt worden, wie ein Leitungssystem der Feldberegnung nach dem Bau der Autobahn aussehen könnte. Die neuen Systeme berücksichtigen aber in keiner Art und Weise die neu entstehenden Probleme, wie die Gefahr von Abdrift auf die Fahrbahntrasse oder die schmalen Flächen zwischen ESK und der Autobahn. Hier ist eine andere Beregnungstechnik erforderlich, die hohe Mehrkosten erfordert. Dies wird in keiner Weise erwähnt.</p> <p>Es gibt kein Beregnungskonzept während der fünfjährigen Bauzeit. Hier ist mit einem Verlust der Beregnungsmöglichkeit während der ganzen Zeit zu rechnen. Lösungen werden nicht angeboten. Der Wegfall der Beregnung ist existenzgefährdend, wie an der Trockenheit der letzten Jahre für jeden Laien erkennbar.</p> <p>Die Problematik der fehlenden Beregnung wird heruntergespielt. Sollte ein Tränkungsbrunnen fehlen, kann das Vieh nicht mehr mit Wasser versorgt werden. Lösungen während der Bauphase gibt es nicht. Auch eine Flurbereinigung kann eine Flächenzerschneidung nicht komplett heilen. Die optimale Beregnungsmöglichkeit stellt einen hohen Wertanteil der Flächen dar, dieser wird durch den Bau der A39 ganz klar gemindert. [...] Hier gibt es eine klare Minderung des Flächenwertes, auf den nicht weiter eingegangen worden ist. Auf die Problematik der Beregnung während der Bauphase</p>	<p>Im Abschnitt 1 sind Feldberegnungsanlagen nur in einem sehr geringen Umfang betroffen. Der TdV sichert hier zu, dass die Wiederherstellung des Beregnungsnetzes sowie die Aufrechterhaltung während der Bauzeit in Zusammenarbeit mit dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände in Uelzen in Abstimmung mit den betroffenen Einzelregnern erarbeitet und umgesetzt wird. Mit dem im 1. Abschnitt Betroffenen sind bereits Abstimmungen erfolgt.</p> <p>Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und werden in einem gesonderten Verfahren behandelt.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>wird immer nur phrasenartig geantwortet, ohne dass auf die eigentliche Problematik eingegangen wird. Fehlende Berechnungsmöglichkeiten zum richtigen Zeitpunkt ergeben sofort geringere Erträge in der Menge, vor allem auch in der Güte. Diese Mindererträge müssen komplett entschädigt werden, wobei die Kosten für den Nachweis vom Vorhabenträger zu übernehmen sind.</p> <p>Zu erwartende Nachteile bei der Feldberechnung durch die Planung und den Bau der A39 sind Bestandteil der Planungsauslegung und müssen hier erwähnt werden. Die wird vom TdV immer wieder geleugnet, da es auch keine Lösungsansätze gibt. Die Folgen sind dabei nicht kalkulierbar.</p>	
154	<p>Zu Problem-Nr. 15.03-08</p> <p>Auf die technische Problematik wird nicht eingegangen und ist auch nicht bei den Planungsunterlagen berücksichtigt worden.</p> <p>Der Einwander fordert eine Steighilfe über die Rampe der L216.</p>	<p>Die hier erhobene technische Problematik ist verkehrstechnisch nicht umsetzbar. Eine „Steighilfe“ zum Queren der L216 zum Errichten von Bewässerungsanlagen kann aufgrund der hohen Verkehrsdichte nicht umgesetzt werden. Zur Sicherstellung der Bewässerung sichert der TdV jedoch die Umsetzung von dauerhaften Maßnahmen zur Feldberechnung zu, soweit diese technisch erforderlich sind (z.B. feste unterirdische Querung des Straßendamms mit Berechnungsleitungen).</p>
155	<p>Zu Problem-Nr. 15.04-01</p> <p>Es wird behauptet, dass Straßenabflüsse, die durch Bankette und Straßenränder in das Grundwasser gelangen, durch die Bodenschichten gereinigt werden, und die Reinigungsleistung denen der Retentionsbodenfilter entsprechen. Diese Behauptung klingt weit hergeholt und wird in keiner Untersuchung belegt.</p>	<p>Die Versickerung durch eine „Belebte Bodenzone“ ist dem Retentionsbodenfilter gleichzusetzen. Eine belebte Bodenzone wird gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A138 Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser als eine 20 cm mächtige Oberbodenschicht mit Begrünung beschrieben. Darunter muss ein ausreichend durchlässiger Boden anstehen.</p> <p>Gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A178 setzt sich ein Retentionsbodenfilter neben dem ausreichend bemessenen Retentionsraum zur Regenwasserrückhaltung aus einem mit Schilf bewachsenen Filterkörper mit darunterliegenden Dränageleitungen zusammen. Aus technischen Gründen sind für den Filterkörper Anforderungen an die Kornzusammensetzung gegeben um z.B. eine hohe strömungsmechanische Stabilität, Vermeidung von Partikelaustrag, Vermeidung von Verschlämmung, Schutz vor wühlenden Tieren zu erlangen.</p> <p>Die Wirkungsweisen sind jedoch somit vergleichbar, die zu behandelnden gleichzeitig anfallenden Wassermengen sind jedoch bei dem technischen Bauwerk Retentionsbodenfilter ungleich größer.</p>
156	<p>Zu Problem-Nr. 15.05.01</p> <p>Wirkliche Betroffenheit kann erst bei der Auslegung der Pläne festgestellt werden. Vorab erstellte Gutachten können nicht alle Betroffenheiten erfassen, da diese sich erst nach Auslegung zeigen und die Konsequenzen beurteilt werden. Hierzu zählen zum Beispiel Ausgleichsmaßnahmen oder Umwege. Die</p>	<p>Dem Betroffenen werden weiterhin die Angebote unterbreitet, ein Existenzgefährdungsgutachten durchzuführen und die betriebliche Situation zu betrachten.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	früheren Gutachten beinhalten nicht die Preissteigerung für landwirtschaftliche Nutzflächen in Kauf oder Pacht, die in der Regel vom Vorhabenträger selbst verursacht werden. Es wird seitens der NLG in Nähe der Trasse Flächen für den Bau der A39 aufkaufen. Gutachten sind auf den aktuellen Stand zu ändern, bzw. neu zu erstellen, da sich die Existenzgefährdung erst jetzt zeigt.	
157	Zu Problem-Nr. 15.05.08 Auf die angesprochene Problematik der Alterssicherung der Landwirte wird in keinem Satz nicht eingegangen.	Die aufgeführte Problematik der rentenrechtlichen Auswirkungen ist nicht Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens. Hierzu kann der TdV keine Aussagen tätigen. Es ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben adäquat kausal dazu führen könnte, dass der durch das Vorhaben berührte landwirtschaftliche Betrieb nicht mehr fortgeführt werden könnte oder aber umgekehrt auch nicht abgegeben werden könnte.
158	Zu Problem-Nr. 15.06.01 Auf die Problematik der Eigentumsnachteile wird nicht eingegangen, obwohl sie Bestandteil der Auslegung sind und der Schutz von Eigentum eines der höchsten Güter sind.	Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese können im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. vor der Enteignungsbehörde geklärt werden. Der Vorhabenträger übernimmt die Kosten der Beurkundung und Durchführung des Grundstückskaufvertrages, dazu gehören auch die notwendigen Gebühren für die Freistellung von grundbuchlich eingetragenen Rechten. Ersatzflächen können nur zur Verfügung gestellt werden, wenn der jeweils Betroffene durch die Baumaßnahme in seiner Existenz gefährdet ist. Dies wird durch einen unabhängigen Gutachter festgestellt.
	16. Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Klimaziele, Umleitungskonzept)	
159	Es handelt sich bei dem Vorhaben um die Ersterrichtung einer Autobahn. Sofern bereits bei der Errichtung die geltenden - Grenzwerte (hier Lärm) nicht durch den Bau eingehalten werden kann, sondern eine Einhaltung nur durch passiven Lärmschutz erreichbar ist, ist die Planung nachzubessern. Ursächlich dafür ist aus unserer Sicht, dass nach der Errichtung und Widmung der Autobahn über ihrer Lebenszeit von mehreren Dekaden davon ausgegangen werden kann, dass es zu verkehrlichen Veränderungen kommt. Sollte dann festgestellt werden, dass die bei Errichtung getroffenen Lärmprognose fehl schlug, so wird der Eigentümer und Betreiber auf passiven Lärmschutz bei den Betroffenen hinwirken. Passiver Lärmschutz bedeutet aber immer eine Einschränkung der Lebensqualität, da Außenbereiche hierdurch nicht geschützt werden. Sofern die getroffene Aussage richtig ist, zeigt sich, dass die geplante Nutzung in der Form unzulässig ist, da durch technische Maßnahmen eine Verträglichkeit mit der	Grundsätzlich kann bei Grenzwertüberschreitungen der Lärmschutz auch mittels passiver Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Vorrangig wird jedoch immer erst die Verhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Der passive Lärmschutz kommt dabei nur zum Einsatz, sofern die Verhältnismäßigkeit nach § 41 (2) Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht gegeben ist. In diesem Zusammenhang wird auch der vorrangige Schutz der Außenwohnbereiche durch aktive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Der Planung liegt der derzeit bekannte Planungshorizont zu Grunde. Sofern sich nicht voraussehbare Lärmeinwirkungen ergeben, kann dann zu einem späteren Zeitpunkt nach § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz der Lärmschutz auch neu bewertet und ggf. neu dimensioniert werden. Die Trassierung bzw. die Vorzugswahl für die Trassierung der Autobahn auf der Bestandstrasse der B4 im Stadtgebiet von Lüneburg wird durch die Verkehrslärmprognose des Abschnitts trotz bzw. auch im Hinblick auf die Lärmvorbelastung der trassennahen bebauten Bereiche nicht in Frage gestellt. Zum einen verbessert sich die Lärmschutzsituation durch das mit der Autobahnplanung ausgelöste Hinzutreten aktiver Lärmschutzmaßnahmen auch im Vergleich zu der auf der B 4 im Stadtgebiet zuletzt durchgeführten Verkehrslärmsanierung. Zum zweiten wirkt sich eine Vorbelastung unterhalb der Verkehrslärmsanierungswerte grundsätzlich schutzmindernd aus. Mit den Verkehrslärmschutzmaßnahmen des geplanten Autobahnabschnittes werden die

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>angrenzenden Nutzung (hier allgemeines Wohngebiet) nicht möglich ist. Der TdV hat darzulegen, wie er die Verträglichkeit trotzdem als gewährleistet ansieht. Die Genehmigungsbehörde wird gebeten im Rahmen ihrer Abwägung zu prüfen, ob die Variantenabwägung fehlerhaft ist, und den TdV aufzuerlegen, dass die geltenden Lärmgrenzwerte ausschließlich durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten sind.</p>	<p>Verkehrslärmverhältnisse im Vergleich zu den abstrakten Lärmsanierungswerten entlang der Baustrecke erheblich verbessert. Die gewählte Trasse erweist sich danach auch mit Blick auf die prognostizierten Verkehrslärmwirkungen des Vorhabens insgesamt gegenüber den mit einer Neutrassierung westlich oder östlich um das Stadtgebiet von Lüneburg verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen der Siedlungsentwicklung, aber auch der Belange von Natur und Landschaft als vorzugswürdig.</p>
160	<p>Als Maßnahme des aktiven Schallschutzes wird eine Verlängerung des Tunnelbauwerks Richtung Süden gefordert.</p>	<p>Der Tunnel im Bereich des Stadtteils Lüne-Moorfeld dient dem Lärmschutz der angrenzenden Bebauungen (z.B. der Gerhart-Hauptmann-Straße, Rilkestr., Schlegelweg, Lenastr., Eichendorffstr. Uhlandstr., Chamissostr., Heibelstr., Scheffelstr. etc.). Mit der gewählten Kombination aus Tunnel, Lärmschutzwällen und Wänden wird lediglich bei der direkt angrenzenden Bebauung der Erbstorfer Landstr. der Grenzwert in der Nacht an einigen Gebäuden in den Obergeschossen nicht eingehalten. Hier sind passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) erforderlich zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung.</p> <p>Für eine Verlängerung des Tunnels südlich der Erbstorfer Landstraße ist die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben. Insbesondere im Bereich der Anschlussstelle würden sehr aufwändige Bauwerke notwendig werden, um die erforderlichen Fahrbeziehungen zu gewährleisten und die einzelnen Lärmquellen abzuschirmen.</p> <p>Dagegen kann durch eine Wanderhöhung im Bereich der Erbstorfer Landstraße auch ein Vollschutz an den hier noch vorhandenen Grenzwertüberschreitungen in den oberen Geschossen einiger Wohngebäude erreicht werden.</p> <p>Der TdV führt zurzeit weitere schalltechnische Berechnungen im Bereich des geplanten Lärmschutzdeckels durch. Es wird weiterhin sowohl auf der Nord- wie auch auf der Südseite des geplanten Lärmschutzdeckels untersucht, ob weitere Maßnahmen wie z.B. die Verlängerung einkragender Lärmschutzwände, weiterführende Abdeckung der Trasse der A39, die Einbeziehung der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße zu einer signifikanten Reduzierung der Schutzfälle führen kann.</p>
161	<p>Zum Schutz gegen Beeinträchtigungen während der Bauausführung wird gebeten, dem Vorhabenträger hinreichende Auflagen zu machen, mit Monitoring und Beschwerdemöglichkeit im Einzelfall.</p>	<p>Gemäß der Unterlage 21.2 sind baubegleitende Geräuschmessungen vorgesehen. Die Baustellengeräusche werden überwacht und bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle Schallminderungsmaßnahmen veranlasst.</p> <p>Sind schallmindernde Maßnahmen technisch nicht umsetzbar, greift ggf. ein Entschädigungsverfahren.</p> <p>Zur Kommunikation zwischen Anwohner und Bauherrin errichtet die Bauherrin eine Anlaufstelle.</p>
162	<p>In den Unterlagen fehlt eine Untersuchung zum Körperschall. Die umliegenden Bebauungen werden durch den Betrieb aber auch schon durch den Bau der A39 erheblich belastet. Die Übertragung der Vibrationen/Erschütterungen aus dem Schwerlastverkehr sowie Militärfahrzeugen und dem Bau müssen unterbunden werden.</p>	<p>Durch den üblichen Verkehr auf der A39 sind keine unzumutbaren Vibrationen bzw. Erschütterungen zu erwarten. Für die Tiefgründungsmaßnahmen der Lärmschutzwände und der Wände des Tunnelbauwerks sind erschütterungsarme Verfahren vorgesehen. Ein grundlegendes Baulärmschutzkonzept ist Teil der Planfeststellungsunterlage.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
163	Ein erhöhter Feinstaubausstoss ist zu erwarten.	<p>Folgende grundlegende Aussage ist dem ausgelegten Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) auf Seite 6 zu entnehmen: „Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich unter Berücksichtigung der o.g. Grenzwerte und der derzeitigen Konzentrationsniveaus in Form einer Luftschadstoffleitkomponentenbetrachtung auf die v.a. vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickoxide und Feinstaubpartikel (PM10 und PM2.5). Im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr sind die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO₂ und Kohlenmonoxid CO von untergeordneter Bedeutung. Die Grenzwerte entsprechen dem vorsorgenden Schutz der menschlichen Gesundheit.“</p> <p>Die Grenzwerte werden eingehalten.</p>
164	Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes wird die Verlängerung des Tunnelbauwerks Richtung Norden gefordert.	<p>Im Bereich des Lärmschutztunnels werden die Grenzwerte im Bereich des nördlichen Tunnelendes durch die dort vorgesehenen zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Eine Erweiterung des Lärmschutztunnels in diese Richtung, als Ersatz für die dort vorhandenen zusätzlichen Lärmschutzwände, würde zu deutlich höheren Kosten führen, die haushaltsrechtlich unter Beachtung des § 41 (2) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht vertretbar sind.</p> <p>Der TdV führt trotzdem zurzeit weitere schalltechnische Berechnungen im Bereich des geplanten Lärmschutzdeckels durch. Es wird untersucht, ob weitere Maßnahmen wie z.B. die Verlängerung einkragender Lärmschutzwände, weiterführende Abdeckung der Trasse der A39, zu einer signifikanten Reduzierung des Lärmpegels führen kann.</p>
165	Durch den Entfall des Lärmschutzwalls bei Adendorf wird mit einer Immissionsmehrbelastung für Adendorf und das Wohngebiet Moorfeld gerechnet. Es wird eine Verschlechterung der Situation für die Anwohner befürchtet, da nördlich des Lärmschutztunnels kein Lärmschutz vorgesehen ist und die Wirkung des OPA nach einiger Zeit nachlässt.	<p>Die Lärmemissionen nördlich des Lärmschutztunnels führen mit den dort vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutztunnel, Lärmschutzwände und ein Fahrbahnbelag mit einer offenporigen Asphaltdeckschicht) zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in Adendorf und den Wohngebieten in Moorfeld. Dadurch können auch keine weitergehenden Maßnahmen, wie z.B. ein Lärmschutzwall in Richtung Adendorf, vorgesehen werden. Insbesondere die Fahrbahnoberfläche mit einer offenporigen Deckschicht vermindert die Lärmemission bereits an der Quelle, und wirkt somit gleichermaßen gut in alle Richtungen.</p> <p>Nach Ablauf der schalltechnischen Wirksamkeit des OPA, der Grundlage für die Genehmigung des Vorhabens ist, muss dieser erneuert werden, um die planfestgestellte Wirksamkeit wiederherzustellen. In dem Statuspapier zu offenporigen asphaltdeckschichten, welches bereits im Februar 2009 mit dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 veröffentlicht wurde, wurde dem zweischichtigen OPA mit einer Schicht aus OPA 0/8 für mindestens 8 Jahre einen DStrO-Wert von -5 dB(a) zugewiesen. Durch die Weiterentwicklung der offenporigen Deckschichten kann künftig von einer noch längeren schalltechnischen Wirksamkeit ausgegangen werden.</p> <p>Hingegen ist die Pegelminderung einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalls von der Lage der Immissionsorte abhängig. Dabei vermindert sich die pegelmindernde Wirkung mit dem Abstand zur Lärmquelle deutlich. Im Bereich der Gerhard-Hauptmann-Straße würde ein zusätzlicher Wall nördlich bzw. östlich der A39 auf Grund der dort vorhandenen Kurvenlage der A39 eine Pegelminderung unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle (3dB(a)) bewirken. Dies gilt auch für die Schallausbreitung in Richtung Adendorf.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
166	<p>Zum Schutz vor dem Verkehrslärm werden grundsätzlich weitergehende Maßnahmen gefordert, da die geplanten Maßnahmen nicht ausreichend sind. Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 / 50 km/h für Lkw und 80 / 70 km/h für Pkw gefordert.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkungen aus der Planfeststellungsunterlage müssen benannt und mit dem Beschluss festgesetzt werden um die Lärmbelastung zu reduzieren.</p> <p>Zu Nr. 16.1.1.4 - 01 Dem Einwander ist eine grds. Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h über das südliche Ende des Tunnelbauwerks hinaus aus den genannten Gründen wichtig. Die beschreibende Darstellung des TdV lässt eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Argumenten des Einwenders nicht erkennen.</p>	<p>Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen zur weiteren Reduzierung der Lärmemissionen sind nicht erforderlich.</p> <p>Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen resultieren aus den Planungsparametern und sind nicht durch den Verkehrslärm begründet. Sie sind in dem Erläuterungsbericht Unterlage 1 benannt.</p> <p>Die Schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen hierbei folgendes Geschwindigkeitsprofil in beide Fahrtrichtungen: von Bauanfang bis Ilmenauquerung – keine Einschränkung, jedoch gemäß dem Ansatz zur Verstetigung des Verkehrs wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 120 km/h in diesem Bereich möglich sein. Von der Ilmenauquerung bis zum Tunnel – 100km/h bzw. teilweise 80km/h bei Nässe. Im Bereich des Lärmschutzdeckels sind generell 80km/h einzuhalten. Nach dem Lärmschutzdeckel bis zum Bauende – 100km/h.</p>
167	<p>Durch den Lärm und die Luftschadstoffe während des Baus und des Betriebes der A39 wird eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens und der Gesundheit befürchtet.</p>	<p>Die Baustellentätigkeit unterliegt räumlichen Änderungen, damit sind keine ortsfesten Bezüge im Hinblick auf die jahresbezogenen Grenzwerte möglich. Im Rahmen der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) für den Betrieb wurden diese gesundheitlichen Aspekte vom Gesetzgeber berücksichtigt.</p>
168	<p>Wenn die RLS 90 ausreichend sein soll, warum gibt es dann in der DIN 18005 niedrigere Grenzwerte? Die im Planungsverfahren immer noch anzuwendenden RLS 90 sind mittlerweile 30 Jahre alt und wissenschaftlich längst überholt.</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Planung zum Bau von Straßen ist nur die 16. BImSchV maßgebend. Die Orientierungswerte der DIN 18005 sind im Rahmen der städtebaulichen Planung, insbesondere bei der Ausweisung von Gebieten (Wohn-, Misch-, Gewerbegebiete) anzuwenden. Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 ist für den Abschnitt 1 der A39 auch nach neuerer Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – vom 04.11.2020 weiterhin maßgebend. Mittlerweile wurde die RLS 19 eingeführt, die im weiteren Verfahren als eine ergänzende Abwägungsunterlage zu den Lärmwirkungen, Berücksichtigung findet. Eine Neuberechnung der Verkehrslärmbelastung wird mit der in Überarbeitung befindlichen Deckblattfassung erstellt.</p>
169	<p>Bei der Betrachtung des Schutzgutes Mensch wurden die verlärmten Siedlungsflächen betrachtet, jedoch ohne Gewichtung der Siedlungsdichte. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Anzahl betroffener Personen offenbar keine Rolle spielt.</p>	<p>Bei der Prüfung und Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt im Zusammenhang mit der Prüfung der Verhältnismäßigkeit nach § 41 (2) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch indirekt eine Berücksichtigung der Anzahl der Betroffenen Personen über die Ermittlung der „Schutzfälle“ in Unterlage 17.1.3.</p>
170	<p>Die langfristigen Folgen der Pandemie müssen in ein Projekt eingearbeitet werden, dass für zukünftige Verkehre gedacht wird, in einer Zeit, in der Klimaschutz vorrangig wird.</p>	<p>Der TdV nimmt die Aufforderung zur Kenntnis. Für die Planungen der A39 hat dies jedoch zum jetzigen Zeitpunkt keine Auswirkungen.</p>
171	<p>Wie teuer ist der vom Straßenbauamt geplante Autobahntunnel?</p>	<p>Die aktuell ermittelten Baukosten des Tunnels auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen liegen bei ca. 23 Mio € brutto.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
172	<p>Um wie viele Meter müsste der geplante Autobahntunnel nach Süden verlängert werden, damit die an der Erbstorfer Landstraße geplante 4 Meter hohe Lärmschutzwand ausreicht, um den Anwohnern den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz zu gewährleisten? Wie teuer ist diese Verlängerung? Wie teuer ist die von den Anwohnern geforderte Verlängerung des Tunnels nach Norden und nach welchem Maßstab soll das zu teuer sein?</p>	<p>Der TdV führt zurzeit weitere schalltechnische Berechnungen im Bereich des geplanten Lärmschutzdeckels durch. Es wird weiterhin sowohl auf der Nord- wie auch auf der Südseite des geplanten Lärmschutzdeckels untersucht, ob weitere Maßnahmen wie z.B. die Verlängerung einkragender Lärmschutzwände, weiterführende Abdeckung der Trasse der A39, die Einbeziehung der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße zu einer signifikanten Reduzierung der Schutzfälle führen kann. Das Ergebnis dieser zusätzlichen Untersuchungen liegt noch nicht vor, so dass keine Aussagen über Länge und Baukosten gegeben werden können. Grundsätzlich verlangt der § 41 (2) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eine haushaltsrechtliche Abwägung der passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Somit ist hierbei immer die wirtschaftlichste Lösung anzustreben. Unter diesen Voraussetzungen ist bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV eine Verlängerung nach Norden voraussichtlich nicht vertretbar. Auch eine Verlängerung in Richtung Süden ist aufgrund der Möglichkeiten des Einsatzes von Lärmschutzwänden entlang der Erbstorfer Landstraße nicht wirtschaftlich. Die betroffenen Anwohner der Erbstorfer Landstraße werden entsprechend der 16. BImSchV durch aktiven und passiven Lärmschutz vollständig vor den Einflüssen der A39 geschützt.</p>
173	<p>Wie teuer sind die von den Anwohnern geforderten lärmschutzfreundlichen Tunnelportale mit einkragenden Lärmschutzwänden.</p>	<p>Die Kosten für einkragende Lärmschutzwände an den Tunnelportalen sind im Zuge der Genehmigungsplanung nicht gesondert ermittelt worden. Die gesetzlich vorgeschriebenen und in den Planungsunterlagen aufgeführten Schallschutzmaßnahmen werden hierbei vollumfänglich beachtet. Die Tunnelkonstruktionen bei Rechteckprofilen enden hierbei üblicherweise mit einer senkrechten Abschlusskante. Hieran schließen sich die weiterführenden Bauwerke / Lärmschutzwände oder -wälle an. In den beiden Tunnelanfangsbereichen sind lärmabsorbierende Elemente vorgesehen, um die im Tunnel zu erwartenden Schallreflexionen zu reduzieren, und eine zusätzliche Lärmabstrahlung durch den Tunnelmund zu vermeiden. Eine Unterlage zu Gestaltung der Tunnelportale ist nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Die Ausgestaltung der Portale wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert.</p>
174	<p>Wie steht das Straßenbauamt zu dem Angebot der Hansestadt Lüneburg, sich an den Kosten für Lärmschutzbauten zu beteiligen, so wie sie es bei der Errichtung der Lärmschutzwand an der Ostumgehung zum Schutze der Anwohner in dem Neubaugebiet Hanseviertel getan hat? Wir bitten um nachvollziehbare und nachprüfbar Antworten.</p>	<p>Grundsätzlich wird die Beteiligung der Hansestadt Lüneburg an entstehenden Kosten begrüßt. Die TdV wird jedoch für alle Maßnahmen die der gesetzlich vorgeschriebene Immissionsschutz erfordert die Bau- und Unterhaltungskosten tragen. Für darüberhinausgehende Maßnahmen sind die Aussagen zurzeit zu unkonkret und werden durch den geplanten Gestaltungsdialog konkretisiert und anschließend umgesetzt. Die Ergebnisse des Gestaltungsdialog können jedoch nicht durch das andauernde Planfeststellungsverfahren vorweggenommen werden.</p>
<p>17. Bauausführung / Baustellenverkehre (Bauablauf, Bauphasen)</p>		

Nr.	Einwand	Antwort
175	<p>Zu 17.02-02 Die Errichtung einer Behelfsbrücke ist wichtig, um die zunehmend bedeutsamer werdende Radwegeverbindung zwischen Adendorf und Lüneburg insbesondere zu Stoßzeiten sicher und attraktiv zu erhalten. Der Radweg an der B209 kommt zu Stoßzeiten bereits heute an seine Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die Mehrverkehre während der Bauzeit wird er nicht mehr sicher aufnehmen können.</p>	<p>Der TdV kann hier nicht erkennen, dass die Leistungsfähigkeit oder die bauliche Ausbildung des Radwegs parallel zur B209 nicht ausreichend ist. Durch den Einwender werden hierzu auch keine weiterführenden Informationen bekannt gemacht. Es bleibt deshalb bei der Einschätzung des TdV, dass erhebliche Verkehrsrisiken oder Umwege nicht zu erkennen sind und somit eine Behelfsbrücke entbehrlich bleibt.</p>
176	<p>Der TdV begründet die Wahl der Ausführung in offener Bauweise mit der Wirtschaftlichkeit ohne hierfür den Nachweis zu erbringen. Die Wirtschaftlichkeit der offenen Bauweise für den Tunnel wird angezweifelt. Diese Aussage muss nachgewiesen werden.</p>	<p>Im Rahmen der Vorplanung mit Variantenuntersuchung (Stand: 25.09.2009) wurden für die Ingenieurbauwerke zum Lärmschutz in der Stadtstrecke Lüneburg-Moorfeld neun Varianten ohne und mit Abdeckung untersucht. Die Varianten mit Abdeckung gelten aufgrund ihrer Länge als Tunnel und werden in Offener Bauweise hergestellt. Ein Tunnel in Geschlossener Bauweise bedarf einer Überdeckung des anstehenden Bodens und kommt unter den vorliegenden Randbedingungen nicht in Betracht. Die Variantenuntersuchung schließt mit der Planungsempfehlung für die dann weiter beplante und vorliegende Variante mit Abdeckung in Normallage (Gradiente in der vorhandenen Lage) aufgrund des Vollschutzes bezüglich Lärmschutz, der deutlichen Vorteile hinsichtlich der Einbindung in das städtebauliche Umfeld sowie der Nichtbeeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke.</p>
177	<p>Die Maßnahmen, aus dem Baulärmgutachten sollen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden. Insbesondere die Bauzeit soll auf Montag bis Freitag von 6:00 bis 20:00 festgeschrieben werden.</p>	<p>Die Unterlage 21.2 ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlage und enthält Empfehlungen bzw. Vorgaben für ein Baulärmkonzept. Nach Möglichkeit werden lärmintensive arbeiten außerhalb der sensiblen Nachtzeit (20 Uhr bis 6 Uhr) durchgeführt.</p>
178	<p>Die sichere Erreichbarkeit und der Betrieb kommunaler Bildungseinrichtungen ist zu gewährleisten. Hierzu zählen vor allem die Kindertagesstätte Brandheider Weg, Die Igelschule und die Sportanlage Lüne. Daher soll der Baustellenverkehr ausschließlich über die B4 geregelt werden. Es wird gefordert ein geeignetes Konzept vorzulegen.</p>	<p>Grundlegend ist es vorgesehen, den Baustellenverkehr über die Ostumgehung und die angrenzenden Hauptverkehrswegen abzuwickeln. Detaillierte Aussagen zur Baustellenorganisation können zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht gegeben werden. Grundsätzlich können alle für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs durch alle Fahrzeuge genutzt werden, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind. Sollten Straßen im Gemeingebrauch eingeschränkt sein, können diese nur innerhalb dieser Beschränkung genutzt werden. Der TdV ist bemüht Lösungen zu finden, die eine Erreichbarkeit kommunalen Bildungseinrichtungen gewährleisten, aufgrund des derzeitigen Planungsstandes können jedoch keine Aussagen zu konkreten Sperrungen oder Behinderungen bei der Zufahrt gemacht werden. Die genannten Einrichtungen befinden sich nicht direkt an der Trasse der A39, daher ist die Wahrscheinlichkeit einer Einschränkung sehr gering.</p>
179	<p>Es werden Grundwasserabsenkungen und ihre Folgen befürchtet.</p>	<p>Durch die Baumaßnahme werden keine Grundwasser stauenden Schichten durchstoßen. Eine Absenkung des Grundwassers ergibt sich durch den Bau der A39 nicht.</p>
180	<p>Es wird beantragt, Auskunft zur geschätzten Menge der für die Bauausführung notwendigen Verkehre zu geben.</p>	<p>Durch den Vorhabenträger wurde im Zuge der Vorplanung ein mögliches Bauphasenkonzept erarbeitet. Dieses ist aber generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Es wird weiterhin beantragt, eine Einschätzung vorzunehmen, welcher Anteil dieser Verkehre in welchem Zeitraum über Bundesstraßen (B4/B216/bestehende A39) und welcher Anteil durch nachgeordnete Straßen (Landes-, Kreis- bzw. Stadtstraßen) geführt werden muss.</p> <p>Hilfsweise wird beantragt, Auskunft darüber zu geben, welche Verkehrsmengen sich nach Art des Verkehrs ergeben (Verkehre für Baustelleneinrichtung und -abbau, Rohstofftransporte, Personaltransporte etc.) und in welchem Zeitraum diese bewältigt werden müssen.</p> <p>Anschließend wird beantragt, die Daten auszuwerten und Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind Beeinträchtigungen durch diese Verkehre so weit als möglich zu vermeiden. Diese Maßnahmen sollen dann in den Planfeststellungsbeschluss einfließen.</p>	<p>Hierbei wurde grundsätzlich von einer Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der jetzigen B4 ausgegangen. Die Zuwegung zur Baustelle soll größtenteils über die vorhandene Trasse der B4 sowie des Weiteren überregionalen Straßennetz erfolgen. Hierüber erfolgt auch die Abwicklung der Massentransporte. Die Erreichbarkeit der Baufelder der Ingenieurbauwerke kann für einzelne Bauphasen auch nur über nachgeordnete Straßen möglich sein. Hierbei handelt es sich jedoch nur über einzelne Transportfahrten (z.B. der Antransport von Baumaschinen). Genauere Angaben lassen sich auf Grundlage der jetzigen Planungstiefe nicht vornehmen.</p>
	<p>18. Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange</p>	
181	<p>Soweit die Entwässerung der Autobahn über gefasste Systeme mit einer Zuleitung zu Vorflutern ggfs. mit zwischengeschalteten Absetzbecken erfolgt, wird deren Reinigungskraft nach Auffassung des Einwenders als zu hoch eingeschätzt.</p> <p>Der Reinigungsmechanismus beruht auf zwei Tauchwänden, die allenfalls Leichtflüssigkeiten abscheiden. Es ist davon auszugehen, dass die meisten Schadstoffe sich am Boden des Absetzbeckens absetzen und bei Regenereignissen wieder aufgewirbelt werden. Das Ausmaß dieses Effekts hängt von der Reinigungsfrequenz und der Sorgfalt der Reinigung ab. Hierzu sind Ergänzungen der Planfeststellungsunterlagen erforderlich.</p>	<p>Die Entwässerungsanlagen des Bauvorhaben A39 wurden hinsichtlich Schadstoffemission unter Beachtung der anzuwendenden Richtlinien RAS-EW (2005) und DWA-M 153 (2007) und den darin vorgeschriebenen Regelfall bemessen (UL 18.1, Anlage 5) sowie nach den zum Zeitpunkt der Planerstellung allgemein gültigen technischen Vorschriften entworfen. Dabei wurde u.a. für die Beruhigung des dem Absetzbecken zulaufenden Straßenoberflächenwassers die Zulaufleitung mit 0,60 x DN teileingestaut, was für die Beckentypen die wirtschaftlichste Lösung zur Vermeidung von Sedimentaufwirbelung darstellt. Ferner sind die Absetzbecken in ihren geometrischen Abmessungen unter Beachtung des maßgebenden Durchflussquerschnitts innerhalb des jeweiligen Absetzbeckens bzw. unterhalb der jeweiligen Tauchwand auf die gem. RAS-EW (2005) festgelegte maximale Durchflussgeschwindigkeit $\leq 0,05$ m/s konstruiert. Die Reinigungsleistungen der Regenrückhaltebecken sind in der ergänzten Unterlage 21.3 zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ((online eingestellt auf dem UVP-Portal www.uvp.niedersachsen.de) vom November 2019 durch einen stofflichen Nachweis für die Parameter nach Oberflächengewässerverordnung untersucht. Ergänzend werden die RRB 2, 3, 4.1 und 4.2 in Retentionsbodenfilter umgeplant.</p>
182	<p>Eine qualifizierte Beschreibung der Mengenermittlungen der Tausalzeinträge im wasserrechtlichen Fachbeitrag ist nicht ersichtlich.</p>	<p>Die Beschreibung der Mengenermittlung der Tausalzeinträge erfolgt nicht im Fachbeitrag WRRL sondern in der Anlage 1 zum Fachbeitrag. Tausalzgutachten für Planungsabschnitt 1.</p>
183	<p>Es wurde keine adäquate Berechnung der Wasserabführung durchgeführt.</p>	<p>Die wassertechnischen Berechnungen sind der Unterlage 18 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Wassermengenberechnungen sind in Anlage 4 der Unterlage aufgeführt.</p>
184	<p>Das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot wird durch den Bau der A39 im Abschnitt 1 verletzt. Der Einwender stellt fest, dass die Anforderungen der WRRL nach wie vor nicht ausreichend abgearbeitet wurden. Wieso</p>	<p>Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie wurde durch den TdV vollständig überarbeitet und wird im Rahmen der Deckblattunterlage erneut in das Verfahren eingebracht. Die Kriterien zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten sind in der Unterlage 21.3 in Tab. 5 dargelegt. Für die biologischen QK (z. B. Fische), die natürlichen und</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>gab es einen Antrag auf Fristverlängerung? (2 Jahre vor Ablauf der ersten Verlängerung) Ist die Genehmigung bereits entschieden, wenn ja welche Gründe waren ausschlaggebend</p>	<p>saisonalen Schwankungen unterliegen, wird die Maßgabe gesetzt, dass keine Verschlechterung vorliegt, wenn zu erwarten ist, dass ein dem Ausgangszustand ähnlicher Zustand sich spätestens innerhalb eines Zeitraums von ca. 2 bis 3 Jahren wieder einstellt, ohne dass zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen erforderlich sind. Die abgeschätzten, anzunehmenden Auswirkungen (bau-, Anlage- und betriebsbedingt) sind im Fachbeitrag zur WRRL ausführlich beschrieben und in Tabellen zusammengefasst dargestellt. Die zeitlich eng befristete Beeinträchtigung betrifft hierbei nicht den kompletten Oberflächenwasserkörper, sondern nur räumlich ganz eng begrenzt den Umgestaltungsbereich.</p> <p>Der TdV sichert zu, durch die Umplanung der RRB 2, 3, 4.1 und 4.2 in Retentionsbodenfilter keine Überschreitungen der Umweltqualitätsnormwerte mehr zuzulassen. Der Nachweis wird durch eine stoffliche Nachweisführung erbracht. Die entsprechend überarbeiteten Unterlagen werden mit der 2.Deckblattänderung noch in das weitere Verfahren eingebracht. Es ist nicht ersichtlich, was die EinwenderIn mit dem Begriff Fristverlängerung meint. Das Genehmigungsverfahren dauert weiterhin an.</p>
185	<p>Hat das Kanalwasser schädigenden Einfluss auf die Landökosysteme, OWK und GWK? Gerade die Belastung mit Quecksilber und Tributylzinn stellen ein ernstzunehmendes Problem dar. Ist dieser Aspekt in die Planung miteingegangen und welchen Stellenwert hat er? Gibt es dazu Untersuchungen, wenn ja zu welchem Ergebnis sind sie gekommen?</p>	<p>Der Istzustand des Elbe-Seitenkanals sowie die Bewertung der im Wasser des Kanals enthaltenden Stoffe ist nur in Bezug auf die mit der Straßenentwässerung untersuchungspflichtigen Parameter Bestandteil der Planung der A39. Im Zuge der Einleitung von Niederschlagswasser aus Verkehrsflächen wird grundsätzlich die Ausgangssituation des jeweiligen Oberflächen- bzw. Grundwasserkörper angenommen. Das einzuleitende Niederschlagswasser darf hierbei nicht zu einer den Bewirtschaftungszielen des Gewässers verschlechternden Zustand führen bzw. die Grenzwerte der OGewV überschreiten.</p>
186	<p>Der Einwender stellt fest, dass die Anforderungen der WRRL nach wie vor nicht richtig ausgearbeitet wurden. Es werden vermehrte Schadstoffeinträge über das abfließende Oberflächenwasser befürchtet. Die Einleitpunkte sind dahin gehend zu überprüfen. Das eine Überschreitung bei den UQN „nicht zu erwarten“ sei, genügt nicht. Entweder kann dies ausgeschlossen werden oder nicht. Es wird gefordert folgende Maßnahmen zu ergreifen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird bemängelt dass die Rechtsprechung aus dem Urteil des BVerwG zum 7 Abschnitt der A39 nicht in der Planung des ersten Abschnitts berücksichtigt wurde. - In dem oben genannten Urteil erhebt das BVerwG Retentionsbodenfilter zum Standard aus - Das Gebot der Konfliktbewältigung erfordert, dass die Planfeststellung den strengeren Neuregelungen der OGewV bereits Rechnung trägt und erforderlichenfalls Vorkehrungen vorsieht, die eine vorhabenbedingte Verschlechterung des 	<p>Gemäß den geltenden Gesetzlichkeiten und Richtlinien ist gesammeltes Oberflächenwasser von Straßen vor Einleitung in das Grundwasser oder in natürliche Vorfluter zu behandeln und ggf. zu drosseln. Mit Hilfe von Mischungsrechnungen wird ermittelt, ob eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormwerte erfolgt. Die erforderliche Reinigung des einleitenden Oberflächenwasser wird hierauf abgestimmt. Die Reinigungsleistungen der Regenrückhaltebecken sind in der ergänzten Unterlage 21.3 zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ((online eingestellt auf dem UVP-Portal www.uvp.niedersachsen.de) vom November 2019 durch einen stofflichen Nachweis für die Parameter nach Oberflächengewässerverordnung untersucht. Ergänzend werden die RRB 2, 3, 4.1 und 4.2 in Retentionsbodenfilter umgeplant. Der TdV sichert zu, dass ein auf den Umplanungen basierend neuer stoffl. Nachweis erstellt wird und die Reinigungsleistungen der Becken auf die Anforderungen abgestellt werden.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>chemischen Zustands der Oberflächengewässer vermeiden. - Alle durch das Vorhaben verursachten Konflikte müssen durch den Planfeststellungsbeschluss gelöst werden „Werden Umwelt Qualitätsnormen (Jahresdurchschnittswerte oder zulässige Höchstkonzentrationen) überschritten, sind von den einzelnen Einleitungsstellen an Stelle der vorgesehenen Absetzbecken Retentionsbodenfilter einzubauen“. Es wird Bezug auf S. 65 des FB WRRL Bezug genommen. Der Einwander stellt fest „dass es bei Benzo(a)pyren im Jahresmittelwert zu Überschreitungen kommen kann, da die Belastung des Gewässers bereits sehr hoch ist. Weitere Belastungen müssen daher zwingend ausgeschlossen werden, da andernfalls das Verbesserungsgebot verletzt wird. Es müssen daher geeignete Maßnahmen festgelegt werden, die die weitere Einleitung von auch nur kleinen Mengen Benzo(a)pyren unterbinden. Die Argumentation bzgl. der Höchstkonzentration ist nicht nachvollziehbar, da diese nur verbal-argumentativ dargelegt wird, aber keine Zahlen zu Verdünnung etc. genannt werden, so dass die Ausführungen rein spekulativen Charakter besitzen und rechtlich nicht tragfähig sind.“ Es werden Retentionsbodenfilter vorgeschlagen die zur Vermeidung von Grenzüberschreitungen erforderlich sind.</p>	
187	<p>Mit Blick auf den Raderbach weisen wir zudem darauf hin, dass das Regenrückhaltebecken (10.1) neben dem Raderbach die Gefahr birgt, dass Straßenabwasser bei Starkregenereignissen ungeklärt in der Raderbach fließt. Es sind geeignete Vorsorgemaßnahmen zu entwickeln, um dies auch bei Starkregenereignissen, die angesichts des Klimawandels in den kommenden Jahren zunehmen werden, wirksam zu verhindern.</p>	<p>Gemäß Unterlage 8.1 Blatt 2 liegt nur das RRB 3 in der Nähe des Raderbachs. Eine Einleitung in den Raderbach ist nicht vorgesehen. Die Retentionsbodenfilteranlage (RBF 3) ist durch die Abfahrtsrampe zur B209 vom Raderbach getrennt.</p> <p>Gemäß den Umweltkarten Niedersachsen sind der Bereich des RBF 3 und somit auch die Bereiche der Rampe B209 und die Trasse der A39 außerhalb der Grenzen des Risikogebiets HQ100 (Überflutungsgebiete für ein Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit). Eine Überflutung des RBF 3 bei Starkregenereignissen ist somit nicht gegeben.</p>
	<p>19. Denkmalschutz</p>	
	<p>entfällt</p>	
	<p>20. sonstige lokale Belange (Wohnumfeld, Naherholung)</p>	
188	<p>Zu Problem-Nr. 20.01-01</p> <p>Zum Thema Naturzerstörung wird in der Antwort lediglich erwähnt, dass es keine neue Landschaftszerschneidung gibt. Die Problematik der Anschlussstelle B216, die immerhin zu einer zusätzlichen Variantenuntersuchung geführt hat, wird hier</p>	<p>Die Umweltauswirkungen wurden erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen insbesondere auch im Bereich Anschlussstelle B216 werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	ausgeblendet. Zu diesem Thema siehe Problem-Nr. 01.08-15.1.	
189	<p>Es gibt Konflikte mit den Zielen RROP des LK Uelzen, insbesondere für die Entwicklungsaufgabe "Erholung" für die Orte Bienenbüttel, Bad Bevensen, Bad Bodenteich und Uelzen. Der TdV verweist mehrfach darauf, dass das RROP des LK Uelzen sowie die Planung der A39 in keinem Zusammenhang zueinanderstehen und unabhängig voneinander sind. hier wird jedoch das RROP zur Begründung für das Wegfallen eines Konfliktes herangezogen.</p> <p>Es wird beantragt, ein Gutachten zu erstellen, aus welchem die negativen und positiven Auswirkungen die A39 auf die Entwicklungsaufgabe Erholung der Kommunen (Bienenbüttel, Bad Bevensen, Bad Bodenteich und Uelzen) hat. Das Naherholungsgebiet wird nicht am Rande, sondern letztendlich in seinem Kernstück durchschnitten. Eine Randlage kann höchstens seitens TdV aufgrund der Randlage am Gemeindegebiet hergeleitet worden sein.</p>	<p>Die Umweltauswirkungen wurden erfasst und soweit möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Der Eingriff in die Naherholungsgebiete wird durch den Ausbau der vorhandenen B 4 soweit wie möglich vermieden. Die Flächenverluste sind gering und entstehen nur randlich, parallel zur vorhandenen B4. aufgrund der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ist auch keine Erhöhung der Lärmbelastung in den angrenzenden Erholungsgebieten zu erwarten.</p> <p>Die Autobahn ist ebenfalls Teil des Raumordnungsprogrammes und wird als Vorranggebiet Autobahn bzw. „geplante Autobahn“ ausgewiesen. Es besteht somit sehr wohl ein Zusammenhang zwischen dem Raumordnungsprogramm der Kommunen und dem geplanten Autobahnneubau. Jedoch finden auch regional bedeutsame Belange nach Abwägung Einzug in die Darstellungen des RROP ohne Bezug zu den Planungen der A39 (siehe hierzu Rohstoffgewinnung). Die Betroffenheit von Naherholungsbelangen in Folgeabschnitten ist nicht Gegenstand des Verfahrens zum 1. Planungsabschnitt.</p>
190	Es wird gefordert, das Tierheim an einen anderen und besser geeigneten Standort zu verlegen. Es wird befürchtet, dass die Schutzgüter Tier und Mensch stark beeinträchtigt werden.	<p>Alle Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter wurden im Zuge der Umweltfachlichen Untersuchungen bewertet.</p> <p>Im Zuge der lärmtechnischen Untersuchungen werden alle unzulässigen Überschreitungen durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen kompensiert. Es ist hier nicht erkennbar, dass eine unzumutbar hohe Beeinträchtigung für das Tierheim in Lüneburg erfolgt.</p>
191	Es fehlen Messwerte für die Wohngebiete aus denen hervorgeht, wie stark die Anwohner vom Bau und Betrieb der geplanten Autobahn betroffen werden.	<p>Der Einwand bezieht sich auf lärmtechnische Untersuchungen.</p> <p>In der Unterlage 17.1 sind auf den Lageplänen Isophone mit den zu erwartenden Lärmpegeln dargestellt. Hieraus lässt sich die Betroffenheit des gesamten Planungsgebiets erkennen. Messverfahren sind im Vorgriff von Planungen nicht durchführbar; im Zuge des Baulärm Monitorings sind Lärmmessungen geplant.</p>
	21. Windenergieanlage, Energiewirtschaft	
	entfällt	
	22. Jagd- und Fischerei	
192	Es wird gefordert, dass im Übergang von Abschnitt 1 zu 2 eine Wildquerungsbrücke errichtet wird.	<p>Erforderliche Wildquerung wurden gemäß dem Vernetzungskonzept in Unterlage 19.5 berücksichtigt.</p> <p>Querungshilfen im 1. Abschnitt sind danach vorgesehen im Zuge der Ilmenauquerung (BW02), als Faunabrücke im Lüner Holz (BW04), als aufgeweitete Unterführung einer Bahnstrecke der OHE(BW09) und als aufgeweitete Unterführung des Anschlussgleises Lüneburger-Hafen (BW10). Weitere Wildquerungen sind nicht erforderlich. Im Übergang von Abschnitt 1 zu Abschnitt 2, also im Bereich der verlegten B216 und der dortigen AS sind neben der Fledermausüberführung und den zugehörigen Leiteinrichtungen keine weiteren Querungshilfen erforderlich. Der Bereich im weiteren Verlauf der A39 nach der AS B216 betrifft den Abschnitt 2.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Detailliertere Fragestellungen zu dem Vernetzungskonzept werden in dem entsprechenden Verfahren behandelt.</p>
	<p>23. Umstufung im nachgeordneten Netz</p>	
<p>193</p>	<p>Zu Problem-Nr. 23.00-01 Es ist 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 dann zur Landstraße herabgestuften, teilweise dreispurig ausgebauten B4 mit zusätzlichem Schwerlastverkehr als Mautausweichverkehr gerechnet werden (trotz der Ortsdurchfahrten werden sicher viele Transportunternehmen diese Strecke aus Kostengründen bevorzugen. Die Entlastung des nachgelagerten Verkehrs wird angezweifelt. Die B4 könnte als Mautausweichverkehrsstrecke dienen.</p>	<p>Die vorliegende Verkehrsuntersuchung basiert auf den aktuellen Grundlagendaten, die hier ermittelten Werte werden durch den TdV als plausibel angesehen. Mit dem Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ändert sich die Verkehrsbelastung und die Verkehrszusammensetzung im vorhandenen Straßennetz. Folglich werden Umstufungen erforderlich. Das Abschnittsübergreifende Umstufungskonzept beinhaltet die Abstufung der heutigen B 4 im Abschnitt südlich Lüneburg bis zum Knotenpunkt B 4/B 188 nördlich von Gifhorn zu einer Landesstraße. Diese Einstufung entspricht der Verkehrsbedeutung des Straßenzuges nach Inbetriebnahme und setzt eine Maßgabe des BMVI aus der Linienbestimmung der A39 um. Die heutige B 4 zwischen Lüneburg und Gifhorn führt durch zahlreiche Ortsdurchfahrten und ist somit nicht attraktiv für den großräumigen Verkehr.</p>
	<p>24. Träger öffentlicher Belange</p>	
<p>194</p>	<p>Die Planungen der Alpha-Trasse werden nicht berücksichtigt. Das heißt, es besteht die Gefahr von Fehlinvestitionen, wenn Schienenkorridor, a14 und A39 parallel ausgebaut werden. Im Vieregg-Gutachten zur Bahntrasse wird dies für den Güterverkehr verdeutlicht. Die Verkehrsprognosen, die dem aktuellen BVWP zugrunde liegen, sind nun 5 bis 10 Jahr alt, und sie enthalten eine neue grundlegende Entwicklung noch nicht: Während seit Jahrzehnten der Anstieg des Güterverkehrs und die direkte Koppelung an die Wirtschaftsentwicklung weltweit eine Tatsache war und in der Wissenschaft allgemein akzeptiert wurde, scheint dieser Zusammenhang seit 2008 nicht mehr zu stimmen: Denn seit der letzten Wirtschaftskrise ergibt sich im Güterverkehr weltweit eine Seitwärtsbewegung mit kleinen Schwankungen nach oben und unten, während die Wirtschaft in Deutschland und der Welt munter weiter wächst. Auch und vor allem der Seehafen-Hinterlandverkehr ist von dieser neuen Entwicklung betroffen. Ob der Güterverkehr im Abschnitt Maschen - Uelzen von 172 Zügen pro Tag in 2015 wirklich wie bislang angenommen auf 362 Züge wächst - bzw. auf 292 Züge ohne die Verlagerung von anderen Korridoren - und dies in nur 11 Jahren von heute ab, wird von Jahr zu Jahr immer unwahrscheinlicher. Es ist somit das Gebot der Stunde, hier in Szenarien zu denken und Fehlinvestitionen zu vermeiden. eine Aussage, die uneingeschränkt auch für die Straße gelten muss.</p>	<p>Das Projekt Alpha E ist Bestandteil des BVWP 2030 und liegt westlich des ESK zwischen Lüneburg und Uelzen. Die Trasse der A39 liegt östlich des ESK. Daher ist aus Sicht des TdV keine Berücksichtigung notwendig. Zur Aufstellung des BVWP 2030 wurden alle Projekte betrachtet und bewertet, die Entscheidung über die Notwendigkeit der beiden Projekte Alpha-E und A39 wurde auf Ebene des Bundes entschieden und muss daher im Rahmen der Genehmigungsplanung nicht erneut betrachtet werden.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Die Aussage, es habe nur einen kleinen Einbruch 2008 und 2009 gegeben, und seitdem steigen die Hafenumschläge wieder, ist eindeutig falsch! Ein Blick in die aktuellen Statistiken der Seehafenverbände reicht. Für den wichtigsten Hafen, den Hamburger Hafen, wurde das Allzeithoch im Jahr 2007 mit fast 10 Millionen TEU erreicht. Nach dem Einbruch 08/09 hat sich der Umschlag zwar wieder etwas erholt, aber seitdem stagniert er und lag 2019 bei 9,2 Millionen TEU - also auf dem Stand, den er bereits vor 13 Jahren erreicht hatte. Tendenz weiter sinkend. Wie die Planungsbehörde darauf kommt, dass mit kräftigen Zuwächsen zu rechnen ist, bleibt ihr Geheimnis oder erklärt sich aus der Negation der tatsächlichen Entwicklungen der vergangenen 13 Jahre.</p> <p>In ihrer Antwort weist die Planungsbehörde nochmals daraufhin, dass der Bedarf der Seehäfen, vor allem Hamburgs, ausschlaggebend des Projekt A39 in den vordringlichen Bedarf des BVWP war. Bei der Aufstellung des BVWP war die nachhaltige Stagnation des Hafens noch nicht manifest. Daher ist die gesetzliche vorgesehene Bedarfsplanüberprüfung zwingend vor jedem weiteren Planungsschritt vorzunehmen.</p> <p>Da der vorgesehene Nutzen nicht mehr erreicht werden kann, muss das NKV auch unter Berücksichtigung der gestiegenen Baukosten neu berechnet werden. Es kann nicht sein, dass bei veränderter Ausgangslage mit Daten von vor mehr als 6 Jahren gearbeitet wird. Außerdem kann die Öffentlichkeit erwarten, dass die Berechnung des NKV endlich offengelegt wird, damit sie nachvollziehbar ist.</p> <p>Es wird beantragt, eine Bedarfsplanüberprüfung, auch unter der Berechnung des aktuellen NKV's, durchzuführen.</p>	
195	<p>Es wird nicht akzeptiert, dass der nach Norden auf die A1 gerichtete Zulauf über lediglich eine Fahrspur gelenkt wird. Der Einwander legt auf eine Lösung des o.g. Problems hohen Wert und bittet, dass bereits im Vorfeld der jeweiligen Abschnittsplanung der A39 dieser Punkt einer gesonderten Betrachtung unterworfen wird und hierfür notwendige verbindliche Erklärung des TdV abgegeben wird.</p>	<p>Das Maschener Kreuz ist nicht Planungsgegenstand. Ein entsprechender Planungsauftrag für den TdV besteht nicht.</p> <p>Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung sind auch die Belastungsdifferenzen des Kfz und SV je 24 Stunden zwischen dem Bezugsfall und dem Planfall 8 (alle Abschnitte der A39 verkehrswirksam) ermittelt worden. Hierbei ist für das Autobahnkreuz der A39 mit der A1 (Maschener Kreuz) in Fahrtrichtung Norden eine Zunahme von 1190 SV/24h und 800 Kfz/24h bei gleichzeitiger Abnahme von 2330 SV/24h und 1360 Kfz/24h auf der A1 ermittelt worden.</p>
196	<p>5.1-01.1 und 3 Der Einwander hat im Kapitel XI. der Einwendungsschrift im</p>	<p>Die Verflechtungsprognose des BMVI mit Prognosehorizont 2030 ist die derzeit aktuellste Prognose des BMVI. Derzeit laufen die Ausschreibungen für die Fortschreibung der Prognose</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Einzelnen dargelegt, dass und warum sie die Darlegungen zur Verkehrsuntersuchung etc. für nicht belastbar hält. Dies gilt auch für die Verflechtungsprognose. Sie ist zu alt, um noch eine taugliche Grundlage für die auf ihrer Basis erstellten Prognose und Berechnungen darstellen zu können.</p> <p>Die neue Verkehrsuntersuchung 2019 kommt zu nahezu identischen Ergebnissen, ohne dass die Ausführung verständlicher erläutert würden. Leider besteht die Möglichkeit nicht, nicht nachvollziehbare Ansätze und Ausführungen im Erörterungstermin zu besprechen und so u.U. aufzuklären.</p>	<p>für 2040/2050. Eine Übergabe von belastbaren Ergebnissen als Grundlage für eine Fortschreibung der VU A 39 ist damit frühestens in 2-3 Jahren zu erwarten.</p> <p>Da die Verkehrsuntersuchung 2019 lediglich eine Aktualisierung der Analyse (Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2015) berücksichtigt, sind die Auswirkungen bei gleichen Prognosegrundlagen erwartungsgemäß nur gering. Es ist nicht die Aufgabe der VU A 39, die gesetzlich vorgegebenen Prognosegrundlagen zu hinterfragen oder zu erläutern.</p>
197	<p>5.1 - 02 Nach Auffassung des Einwenders muss dem TdV die Vorlage einer neuen SVZ aufgegeben werden. Ohne eine neue SVZ werden mittlerweile wiederum veraltete Ansätze weiterhin fortgeschrieben. Methodisch scheint das vom TdV angewandte Modell der Wirklichkeit so immer "hinterherzuhinken".</p>	<p>Die nächste Straßenverkehrszählung erfolgt 2021 (SVZ 2020). Die Daten werden hierzu dann nicht vor 2022 oder später zur Verfügung stehen. Somit stellt die Verkehrsuntersuchung auf Basis der Verkehrszählung aus 2015 (Veröffentlicht 2017) den derzeit aktuellsten Stand dar. Vergleiche hierzu Angaben auf der Homepage der bast (www.bast.de).</p>
198	<p>5.1 - 03 Die Erwiderung des TdV geht am Einwand vorbei. Die Einwendung hinterfragt die Diskrepanz zwischen der Prognose 2025 und der Prognose 2030 Planfall. Der Einwender legt unter Pkt. 2.2 des Kapitels XI. der Einwendungsschrift im Detail dar, woraus sich seine Zweifel an den Ansätzen und hier insbesondere an der Entwicklung der Schwerverkehrsbelastung ergeben. Darauf geht der TdV nicht ein, wenn er - allem Anschein nach - den Analyse-Planungsfall mit dem Analyse-Planfall vergleicht.</p> <p>Die Abnahme des Schwerlastverkehrs hatte der TdV seinerseits mit der "aktuell deutlich gedämpften Wirtschaftsprognose" begründet, ohne darzulegen, wie er darauf kommt und woraus sich die durch diesen Hinweis in Anspruch genommene Expertise des Gutachters ergibt. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn der TdV sich in seiner Erwiderung ausdrücklich mit dem ausführlich begründeten Einwand auseinandergesetzt hätte.</p> <p>Der Einwender hält an seiner Kritik fest. Sie trifft auch den aktuellen Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung aus November 2019. Aus dem Vergleich der Tabelle 8.1 aus den Schlussberichten zur Verkehrsuntersuchung September 2010</p>	<p>Die Erläuterungen der Hansestadt Lüneburg sind nicht nachvollziehbar. In der VU A 39 gibt es weder einen Analyse-Planungsfall noch einen Analyse-Planfall.</p> <p>Ein Vergleich der Projekt-Prognosen für 2025 und 2030 ist nur bedingt möglich. Die VU A 39 hat sowohl für 2025 als auch für 2030 den jeweils aktuellen Stand der Prognosedaten des BMVI in das Verkehrsmodell übernommen. Die 2030er-Prognose ist damit keine Fortschreibung der 2025-er Prognose, sondern eine komplette Neuentwicklung auf der Basis teilweise stark veränderter Prognosegrundlagen. Die vom TdV als eine Begründung für die Abnahme der Schwerverkehrsbelastungen genannte "aktuell deutlich gedämpfte Wirtschaftsprognose" ist korrekt und in der BMVI-Prognose begründet.</p> <p>Durch die unterschiedlichen Prognosegrundlagen ist es durchaus möglich, dass auf einem Abschnitt der A 39 die Kfz-Werte um 200 ansteigen, während der SV-Wert um 900 sinkt. Daraus ergibt sich lediglich, dass der Leichtverkehr um 1.100 Pkw/24h ansteigt, der Schwerverkehr um 900 Lkw/24h sinkt und damit auch der Gesamtverkehr leicht rückläufig ist. Bei Belastungen der A 39 im Abschnitt 1 zwischen 40 und 70 Tsd. Kfz/24h sind diese Veränderungen als nur marginal zu bewerten.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>einerseits und November 2019 andererseits ergibt sich, dass der Kfz/24h-Wert für den Streckenabschnitt 2 der A39 um 200 Kfz/24h steigt, der Lkw/24h-Wert aber um 900 abnimmt. Nachvollziehbar sind die Ansätze ohne mündliche Erläuterung nicht.</p> <p>Die Zweifel des Einwenders, die in den Einwendungen zu diesem Punkt ausführlich dargestellt worden sind, werden dadurch, dass der TdV nicht auf sie eingeht, noch verstärkt.</p>	
199	<p>5.1 - 10 Ob die diesbezüglichen Ausführungen im Schlussbericht der VU plausibel sind, konnte in der Kürze der Zeit nicht abschließend überprüft werden. Die Einwendung wird aufrechterhalten. Dies auch schon deshalb, weil die in Ansatz gebrachten Verkehre und Verkehrszahlen nach wie vor nicht plausibel sind.</p>	<p>Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Erläuterungen zu den Prognosegrundlagen und den daraus resultierenden Verkehrszahlen sind unter Einwand-Nr. 198 kurz erläutert. Ansonsten hat die Erwiderung des TdV zu der Einwendung weiterhin Bestand. „...Die Verkehre zwischen 2,8 und 3,5 t zGG sind bei den Modellrechnungen im Leichtverkehr enthalten. Für die Zwecke der Ermittlung der schalltechnischen Parameter werden allerdings - entsprechend der RLS 90 und der BImSchV - die Lieferwagen ab 2,8 t zGG dem Schwerverkehr zugeschlagen. Hierzu wurden Umrechnungsfaktoren ermittelt, die aus den Daten der SVZ 2010 (neu: SVZ 2015) und den Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes abgeleitet wurden. Für die Zwecke der VU A 39 wurde dieser Zuschlag ermittelt zu +10%, d.h. $Lkw > 2,8t = 1,1 \times SV > 3,5t...$“</p>
200	<p>08.1 - 10: Der Einwender hält es weiterhin für geboten, die AS Kaltenmoor vertieft zu betrachten. Die Zahlen der ergänzten Verkehrsuntersuchungen sind aus Sicht des Einwenders nach wie vor, zumal ohne nähere Erläuterungen in einem Erörterungstermin, nicht plausibel. Aus der Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten und Verkehrsverhältnisse heute speist sich die erhebliche Besorgnis des Einwenders, dass die in der Tendenz „abwiegelnden“ Äußerungen und Einschätzungen des TdV nicht belastbar sind. Es sollte für den TdV kein Problem darstellen, die AS Kaltenmoor in die bereits vorliegende Mikrosimulation zu integrieren und dem Einwender zur Stellungnahme vorzulegen.</p>	<p>Die AS Kaltenmoor ist der Anschluss der K 37 an die B 4 und liegt außerhalb der A 39. Im Planfall mit A 39 wird die AS Kaltenmoor von rund 36.000 Kfz/24h genutzt, im Bezugsfall ohne A 39 sind es rund 41.000 Kfz/24h. Die AS Kaltenmoor wird demnach durch die A 39 um 5.000 Kfz/24h entlastet. Sowohl die K 37 (östlich der B 4) als auch die Konrad-Adenauer-Straße (westlich B 4) sind in beiden Fällen gleich hoch belastet. Eine mangelnde Plausibilität in der VU und die Notwendigkeit einer vertiefenden Betrachtung der AS Kaltenmoor kann deshalb nicht nachvollzogen werden.</p>
201	<p>8.1 - 11.1: Der Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße bedarf nach Auffassung des Einwenders einer vertieften Betrachtung in einer Verkehrsuntersuchung. Dies betrifft insbesondere die erheblichen Verkehrsbelastungen des Knotenpunktes in den einzelnen Bauphasen und im Havariefall. Die geforderte ergänzende Betrachtung kann ggf. Im Zusammenhang mit der noch im Planfeststellungsverfahren abzuschließenden Erarbeitung des Umleitungskonzepts erfolgen.</p>	<p>Die Auswirkungen der A 39 auf den Knoten Erbstorfer Landstraße/ Bockelmannstraße ist nur gering. Im Bezugsfall ohne A 39 fahren rund 27.300 Kfz/24h über diesen Knoten, im Planfall mit A 39 sind es etwa 300 Kfz/24h (+1%) mehr. Auch die einzelnen Abbiegebeziehungen ändern sich kaum. Es kann von daher nicht von erheblichen höheren Verkehrsbelastungen ausgegangen werden.</p> <p>In den einzelnen Bauphasen der A39 kann ebenfalls nicht von einer längeren Beeinträchtigung des Knotenpunktes ausgegangen werden, da die Anschlussstellen entlang der Bestandstrasse der B4 während der Bauzeit aufrecht erhalten bleiben und nur kurzzeitig zum jeweiligen Ausbau der Anschlussstelle für den Verkehr gesperrt werden müssen.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>8.1 - 11.2 Die Verkehrsuntersuchung weist auf der Grundlage bislang nicht belastbarer Zahlen für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße lediglich die Qualitätsstufe D aus. Dies erscheint dem Einwender deutlich optimistisch. Er fordert angesichts der absehbar massiven Belastung des Knotenpunktes und des Einfädelseitens jedenfalls in den einzelnen Bauphasen und im Havariefall die gesonderte vertiefte Betrachtung der Verlängerung der Einfädelspur spätestens im Zusammenhang mit dem Umleitungskonzept. Die Auffassung des TdV, dass die Autobahnplanung einen solchen Bedarf nicht auslöse, teilt der Einwender ausdrücklich nicht.</p>	<p>Im Havariefall erfolgt eine großräumige Umleitung der Verkehre. Ein entsprechendes Umleitungskonzept ist von TdV aufgestellt worden und wird laufend fortgeschrieben und befindet sich zurzeit in der Abstimmung (auch mit dem Einwender).</p>
202	<p>8.1 - 11.4 Dem TdV ist zu widersprechen. Soweit er Rad-/Gehwege vorhabenbedingt „angreift“ und sie wiederherstellen muss, ist er verpflichtet, dies entsprechend dem aktuell anerkannten Stand der Technik zu tun. Dazu ist der TdV von der Planfeststellungsbehörde ggf. zu verpflichten. Eine Verschiebung des Themas in die Ausführungsplanung wird von dem Einwender nicht akzeptiert.</p>	<p>Die erforderliche Anpassung der Rad-Gehweg erfolgt in einen äußerst geringen Umfang (nur im Bereich des Umbaus der Anschlussrampen zur B209). Hierbei wird die Radweggestaltung der angrenzenden Strecke weitergeführt.</p>
203	<p>8.11 - 11.5, 8.5-05; 06 Wann ist der Zeitpunkt für die erforderlichen Anpassungen und Abstimmungen nach Auffassung des TdV gegeben? Nach Auffassung des Einwenders muss die Anpassung vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.</p>	<p>Es besteht zwischen dem Vorhabenträger und der Hansestadt Lüneburg eine Vereinbarung welche im Jahr 1993 geschlossen worden ist. Inhaltlich werden hier die Unterhaltung und Instandsetzung eines Streckenabschnitts der B 209 (km 2,638 bis km 3,120) behandelt. Die letzte Änderung bzw. Anpassung der Vereinbarung erfolgte zum 1. Januar 2005. Der TdV stimmt einer Anpassung der Inhalte der geltenden Vereinbarung, welche durch den Bau der A 39 erforderlich werden, zu. Die erforderlichen Abstimmungen zwischen der Hansestadt Lüneburg und dem TdV können jederzeit erfolgen.</p>
204	<p>8.1 - 12: Der Kreisverkehrsplatz Bleckeder Landstraße/Stadtkoppel weist in den Morgenspitzen aktuell Verkehre auf, die über der Leistungsfähigkeitsgrenze liegen. Von hohen Leistungsreserven kann daher nicht die Rede sein. Das Umleitungskonzept muss dies berücksichtigen. Es muss vor Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses erstellt, mit dem Einwender abgestimmt und in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich integriert sein. Dies ist schon deshalb erforderlich, weil zu den vorhabensbedingten Folgemaßnahmen, die der TdV umzusetzen und für die Kosten zu tragen hat, auch solche gehören, die zur Umsetzung eines Umleitungskonzeptes erforderlich ist.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
205	<p>8.5 - 0.2: Die Belastungsklasse 1,0 würde eine Verschlechterung zu Lasten des Einwenders bedeuten. Das ist nicht akzeptabel. Die Belastungsklasse ist analog zur „alten“ Bauklasse zu wählen.</p>	<p>Die fachtechnische Ermittlung gemäß Unterlage 14.1 weist für die Verbreiterungen im Zuge der Erbstorfer Landstraße eine Belastungsklasse von 1,0 aus.</p>
206	<p>8.5 - 08 Der TdV hält die Einwendung des Einwenders für nicht nachvollziehbar. Es erscheint daher sinnvoll und geboten, die Örtlichkeit noch einmal gemeinsam in Augenschein zu nehmen, um ein einheitliches Bild und Verständnis von der Lage vor Ort sicherzustellen. Der entfallene Erörterungstermin, in dem ansonsten die notwendige Klärung herbeigeführt werden könnte, kann dies leider nicht mehr leisten.</p>	<p>Der TdV steht jederzeit für einen Ortstermin zur Verfügung um ggf. erforderliche Planungsanpassungen an den Bestand zu ermöglichen.</p>
207	<p>8.5 - 09 Die Absicherung der Zusage zu einem durchgängigen Eisenbahnbetrieb für das Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburger Hafenbahn als auch für das Anschlussgleis Industriebahn Lüneburg durch Verankerung im Planfeststellungsbeschluss wird für notwendig gehalten.</p>	<p>Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen. Durch den TdV wird zugesichert, ggf. erforderliche Sperrpausen im Benehmen mit der HL (Eigentümerin) und der Hafen Lüneburg GmbH (Gleisinfrastrukturbetreiberin) abzustimmen.</p>
208	<p>11.2 - 08 Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte wurde zwischenzeitlich untersucht. Aus Sicht der Hansestadt ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes jedoch weiterhin nicht nachgewiesen. Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass der Linksabbiegestreifen in die Straße „Bei der Pferdehütte“ zwar nun eine größere Länge aufweist. Weiterhin erscheint es aber sinnvoller, auf der Hamburger Straße Richtung Süden die linke Spur in den Linksabbieger am Knotenpunkt 1-TK 1a und die rechte Spur in die Geradeausspur zu überführen, anstelle des – für die Verkehrsbelastung – weiterhin unnötig langen Rechtsabbiegers in Richtung Tankstelle. Dass der TdV die Kritik und den Vorschlag des Einwenders nicht aufgreift, sondern die Einwendungen als nicht nachvollziehbar bezeichnet, kann nach Auffassung des Einwenders nur den Grund haben, dass beide Seiten von verschiedenen Vorstellungen die Örtlichkeit betreffend ausgehen. Der Lösungsvorschlag des TdV ist nach Einschätzung des Einwenders weiterhin unnötig und in der Sache nicht nachvollziehbar. Es wird daher angeregt, die Örtlichkeit noch einmal gemeinsam in Augenschein zu nehmen, um ein</p>	<p>Der signalisierte Knoten ist in seinem heutigen Ausbauzustand nicht leistungsfähig und kann lediglich mit der Qualitätsstufe F bewertet werden. In der aktualisierten Verkehrsuntersuchung ist ein weiterer Vorschlag für die Ausbildung des Knotens aufgeführt. Diese Ausführung ist aber nicht Bestandteil der aktuellen Planung. Der TdV prüft die örtliche Situation und steht jederzeit für einen Ortstermin zur Verfügung.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	einheitliches Bild und Verständnis von der Lage vor Ort und den Details der Lösungsvarianten sicherzustellen.	
209	11.3 - 01 Der TdV hat zugesagt, über die Gestaltung des Tunnelbauwerks in einen Gestaltungsdialog mit dem Einwender und interessierten Bürgerinnen und Bürgern einzutreten. Hierzu liegen Protokolle über Gespräche vom 06.09.2019 und 30.09.2019 vor. Der Einwender erhält im Hinblick darauf ihre Forderungen in der Sache aufrecht und bittet die Planfeststellungsbehörde, die Zusagen durch Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich zu machen.	Für die Gestaltung des Tunneldeckels sowie der angrenzenden Lärmschutzwände wird ein „Gestaltungsdialog“ mit Beteiligung der Hansestadt Lüneburg und der Autobahn GmbH des Bundes erfolgen. Details dazu sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert festzulegen. Die Vorbereitungen für den geplanten Gestaltungsdialog werden durch die Autobahn GmbH des Bundes (TdV) weiter vorangetrieben. Entsprechende fachplanerische Unterstützung wurde bereits vertraglich gebunden.
210	8.1 - 07 Die Planung nimmt eine Vielzahl von Flächen in Anspruch, die durch einen Bebauungsplan für bestimmte Zwecke und Nutzungen vorgesehen sind. Eine Ermittlung und Abwägung der Bedeutung der Eingriffe in bestehende Bauleitpläne findet sich in der Stellungnahme des TdV nicht.	Die im Zuge der Planung in Anspruch genommenen Flächen einzelner Bereiche, die durch einen Bebauungsplan für bestimmte Zwecke und Nutzungen vorgesehen sind, sind ausschließlich durch die Trasse oder Baufelder betroffen und somit für die Umsetzung der Maßnahmen unabdingbar.
211	8.1 - 11.3 Die Signalisierung des Rechtsabbiegers an der östlichen Anschlussrampe B 209 kann zu Rückstaus auf der B4 führen. Es wird eine weiterhin "freie" Führung vorgeschlagen. Die zugesagte Berücksichtigung des Einwandes in den weiteren Planungsphasen sollte im Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden, wenn dem Einwand nicht bereits vor Erlass des Beschlusses entsprochen wurde.	Der Hinweis ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen. Der TdV wird eine Prüfung des Sachverhalts vornehmen, ob eine Berücksichtigung in den weiteren Planungsphasen möglich ist. Hierfür werden die Möglichkeiten der Verkehrsführungen (Markierungen, Beschilderungen etc.) untersucht.
212	8.1 - 14 Der Einwender hält daran fest, dass sie zur Übernahme der entsiegelten Flächen nur bereit ist, wenn die Leitungen, die sich in den Flächen befinden, entfernt sind. Dies kann in den Grunderwerbsverhandlungen geklärt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
213	8.1 - 15 Die Hansestadt Lüneburg bittet die von ihr befürwortete Variante zur Anschließung der Otto-Brenner-Straße in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Der Einwender fordert, dass der TdV die Möglichkeit, später ein Anschlussbauwerk zu errichten, nicht beeinträchtigt.	Hierfür sind dem TdV durch den Einwender konkrete Planungsabsichten mitzuteilen, damit eine Berücksichtigung erfolgen kann. Zurzeit wird bereits in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg eine Prüfung der Höhenlage der geplanten B216 mit der Weiterführung der Otto-Brenner-Straße durch den TdV untersucht. Die Verlängerung der Otto-Brenner-Straße und damit verbunden die direkte Anbindung an die B 216 ist nicht Gegenstand der Planung zur A 39 und obliegt somit nicht dem TdV.
214	8.1 - 16 Der TdV bezeichnet die Inanspruchnahme der in Plangebieten liegenden, in den Bauleitplänen als Ausgleichsflächen festgesetzte Flächen als unabdingbar. Es ist unklar, ob und wie dies wirklich im Detail geprüft worden ist.	Die hier genannten Flächen sind alle durch die Trasse oder Baufelder betroffen und somit für die Umsetzung der Maßnahmen unabdingbar. Die Trassenführung wird durch den Verlauf der B4 im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg vorgegeben.

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Um dem Gebot ordnungsgemäßer Abwägung zu genügen, reicht es jedenfalls nicht aus, die wegfallenden Flächen einfach "bei der Bemessung des Kompensationsumfanges zu berücksichtigen". Zunächst ist die Bedeutung der Flächen und der auf ihnen durchzuführenden Maßnahmen für den jeweiligen Bebauungsplan zu ermitteln. Nur so wird die Schwere des Eingriffs in die Planungshoheit des Einwenders nachvollziehbar. Die in diesem Zusammenhang vom TdV angesprochene Aufnahme der Flächen entsprechend ihrer Wertigkeit im Rahmen der Biotopkartierung kann nicht vollständig erfolgt sein, da Teilflächen zwar entsiegelt, aber noch nicht mit Kompensationsmaßnahmen, die bewertbar wären, versehen worden sind. Ferner ist zu prüfen, welche eingriffsbedingt beeinträchtigten Funktionen auf den Flächen und durch die Maßnahmen konkret ausgeglichen werden sollen. Erst dann lässt sich feststellen, ob und wie und wo Kompensation für diese Ausgleichsflächen im Einklang mit den planerischen Vorstellungen des Einwenders möglich ist.</p> <p>Unabhängig davon ist eine umfassende Kostenerstattungsregelung zugunsten des Einwenders in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, die u.a. auch die Kosten der Anpassung der Bauleitpläne und etwaige Entschädigungszahlungen des Einwenders an Dritte nach den §§ 39 ff. BauGB umfasst.</p>	<p>Die Flächen werden in der umweltfachlichen Planung entsprechend bewertet und kompensiert.</p>
215	<p>8.2 - 01 Abwägungsfehlerhaft wäre es, wie der TdV davon auszugehen, dass Lärmschutzmaßnahmen immer Vorrangig vor den Belangen Stadtbilderhaltung und Erhaltung wertvoller Blickverbindungen haben. Vielmehr Bedarf es stets einer Abwägung der zuvor im Einzelfall korrekt gewichteten Belange.</p> <p>8.2 - 02 Der Einwender hält an den seinen Forderungen betreffend den Schutz des Ortsbildes fest. Was die Mitsprache des Einwenders bei der Gestaltung und Ausführungsplanung der Lärmschutzwände im Stadtgebiet betrifft, gibt es bislang nur unverbindliche Absichtserklärungen des TdV (vgl. Protokolle vom 06.09.2019 und 30.09.2019, Stichwort. Gestaltungsdialog). Das ist nicht ausreichend. Eine mit Einfluss versehene Beteiligung des Einwenders ist geboten und ggf. im</p>	<p>Durch den TdV werden keinesfalls Lärmschutzmaßnahmen vorrangig vor Stadtbilderhaltungen gesehen. Es erfolgte maßnahmenbezogen eine Abwägung zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen in Beziehung auch auf städtebauliche Belange. Der Hansestadt Lüneburg wurde durch den TdV ein Dialog zur Klärung dieser Fragen angeboten.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	Planfeststellungsbeschluss abzusichern. Dabei kann der Wunsch nach möglichst einfacher Bauwerkshaltung nicht a priori den Anschluss einer optisch angemessenen Gestaltung der Lärmschutzwände z.B. mit Grün rechtfertigen.	
216	8.2 - 02.1 Es ist unverbindlich und nichtssagend, wenn der TdV ausführt, die Abstimmung zur optischen Gestaltung erfolge in den Ausführungsplanung. Entsprechende Aussagen müssen ihren Niederschlag im Planfeststellungsbeschluss finden, auch wenn der in Aussicht gestellte Gestaltungsdialog einen Schritt in die richtige Richtung darstellt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Weiterhin ist jedoch die Gestaltung nicht Bestandteil der Genehmigungsplanung.
217	10.5 - 01 Die Schaffung einer Stromtrasse neben der Autobahn zur Versorgung elektrisch betriebender Fahrzeuge und die Förderung solcher Fahrzeuge im Rahmen der Gesetze werden weiterhin gefordert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich ist es zurzeit Stand der Technik, dass parallel zu Autobahntrassen auch Kabelschutzrohre verlegt werden, die auch Dritten Versorgungsunternehmen bereitgestellt werden können.
218	11.1 - 01 Dem Einwender ist eine grds. Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h über das südliche Ende des Tunnelbauwerks hinaus aus den genannten Gründen wichtig. Die beschreibende Darstellung des TdV lässt eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Argumenten des Einwenders nicht erkennen.	Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen zur weiteren Reduzierung der Lärmemissionen sind nicht erforderlich. Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen resultieren aus den Planungsparametern und sind nicht durch den Verkehrslärm begründet. Sie sind in dem Erläuterungsbericht Unterlage 1 benannt. Die Schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen das Geschwindigkeitsprofil. Von Bauanfang bis Ilmenauquerung – keine Einschränkung. Von der Ilmenauquerung bis zum Tunnel – 100km/h bzw. teilweise 80km/h bei Nässe. Im Tunnel sind generell 80km/h einzuhalten. Nach dem Tunnel bis zum Bauende – 100km/h.
219	11.4 - 01 Konstruktive Elemente des Tunnelbauwerks, die dem Lärmschutz dienen, müssen nach Auffassung des Einwenders Inhalt des festzustellenden Plans sein. Dies betrifft die vom TdV genannten lärmabsorbierenden Elemente zur Reduzierung der Schallreflexionen. Festzuschreiben im Plan und damit im Planfeststellungsbeschluss ist ferner die Mindesttiefe der schallabsorbierenden Oberflächen der Deckschicht, der Tunneldecke und der Wände. 16.1.1.4 - 02.3 Der Einwender hält es auch im Hinblick auf § 41 BImSchG für verhältnismäßig, die Tunnelmündungen mit Portalen	Ein "Knalleffekt" wird sich durch die vorgesehene Absorptionselemente im Tunneleingangsbereich nicht ergeben. Eine Verlängerung des Lärmschutzdeckels in Richtung Norden führt gegenüber der Planung des TdV nicht zu einer Reduzierung von Schutzfällen, da die schallschutztechnischen Untersuchungen keine Grenzwertüberschreitung der Anforderungen 16. BImSchV an den Portalen der Nordseite aufweisen. Außerdem ist die Verhältnismäßigkeit der Lärmschutzmaßnahme zum angestrebten Schutzzwecke zu beachten. Der TdV sichert zu, dass die Ausbildung der Portale den aktuellen Regeln der Technik entspricht und die Portale entsprechend den technischen Anforderungen mit lärmabsorbierenden Elementen ausgestattet werden. Die Detailausbildung wird in der weiteren Ausführungsplanung entwickelt und festgelegt.

Nr.	Einwand	Antwort
	auszustatten, die zusätzlichen Lärmschutz bewirken, und OPA bis in den Tunnel hinein verbauen.	
220	<p>11.4 - 01.2 Der TdV hat zugesagt, über die Gestaltung des Tunnelbauwerks in einen Gestaltungsdialog mit dem Einwender und interessierten Bürgern und Bürgerinnen einzutreten. Hierzu liegen Protokolle über Gespräche vom 06.09.2019 und 30.09.2019 vor. Der Einwender erhält im Hinblick darauf seine Forderungen in der Sache aufrecht und bittet die Planfeststellungsbehörde, die Zusagen, auch zum Verfahren (Gestaltungsdialog), durch Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss verbindlich zu machen.</p> <p>11.4 - 01.3 Der Einwender erhält seine Forderung aufrecht. Die Ausbildung der Tunneloberfläche ist ein wesentlicher Aspekt, um u.a. Zerschneidungswirkungen zu Lasten der östlich der geplanten Autobahn liegenden Wohngebiete zu minimieren. Es sind Gespräche verabredet (Gestaltungsdialog), mehr als Absichtserklärungen liegen indessen bislang nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde wird gebeten, den angedeuteten Prozess mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern.</p>	Für die Betreuung der Durchführung des Gestaltungsdialogs ist durch den TdV bereits ein erfahrenes Ingenieurbüro beauftragt worden. Der Hansestadt Lüneburg sind bereits konkrete Termine für die Durchführung des Gestaltungsdialogs benannt worden. Hierzu erfolgt zurzeit eine enge Abstimmung.
221	<p>12.1.1.2 - 01 Der Erwidern des TdV ist zu widersprechen. Die angekündigte Eingrünung bedeutet inhaltlich nichts anderes als Rasensaat. Damit würde die aktuelle, landschaftsbildangemessene Ausbildung des Lärmschutzwalls deutlich unterschritten. Auch zu diesem Punkt muss in den angekündigten weiteren Gesprächen (vgl. Gestaltungsdialog, Protokolle vom 20.09.2019 und 30.09.2019) eine verbindliche Lösung gefunden werden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Fortführung des sog. Gestaltungsdialogs wird seitens des TdV begrüßt. Der TdV sichert eine Fortführung des Dialogs zu.
222	<p>16.1 - 01 Der Einwender erhält seine Zweifel daran, dass die Grenzwerte des 16. BImSchV den Schutz der Gesundheit insbesondere bei hoher Dauerbelastung wirklich sicherstellen, aufrecht.</p>	Die Grenzwerte der 16. BImSchV stellen den aktuellen Stand der Technik dar. Die Einhaltung der Grenzwerte ist gesetzlich geboten. Ein darüberhinausgehender Anspruch besteht nicht.
223	<p>16.1.1.3 - 03 Die Ansätze des Verkehrsgutachters als Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sind aus Sicht des Einwenders weiterhin nicht ausreichend nachvollziehbar. Das betrifft die Entwicklung der Zahlen generell, aber auch spezielle Segmente wie die Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehr. Die Einwendungen werden aufrechterhalten.</p>	<p>Die Ableitung der schalltechnischen Parameter aus den Modellergebnissen der VU ist im Kapitel 8.5 des VU-Berichts ausführlich beschrieben. Durch die Anlehnung an die Vorgaben der zum Zeitpunkt der Erstellung der VU 2019 aktuellen Richtlinie für den Schallschutz an Straßen (RLS 90) sind auch kaum Spielräume für eine modifizierte Ableitung der Parameter gegeben.</p> <p>Zur Herleitung der Schwerverkehrsbelastungen und zu den Veränderungen zwischen den Prognosen 2025 und 2030 siehe Nr. 264</p>

Nr.	Einwand	Antwort
224	<p>16.1.1.3 - 04 Dem TdV ist im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben, dass er die akustische Wirksamkeit des offenporigen Asphalts (OPA) spätestens nach 5 Jahren dahingehend überprüfen lässt, ob die prognostizierte Lärminderung von 5 dB(A) noch gewährleistet ist. Eine Überprüfung erst nach Ablauf von 8 Jahren griffe zu kurz. Das Prüfergebnis ist öffentlich bekannt zu machen. Zudem ist im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, dass der OPA-Belag turnusgemäß zu erneuern ist.</p>	<p>Der TdV sieht keine Veranlassung von den bekanntgemachten Zeiten abzuweichen. Insbesondere nicht, da die neuesten Regelwerke keine Überprüfung bzw. keine zeitliche Beschränkung der Wirksamkeit der Lärminderung mehr vorsehen. Nach Ablauf der schalltechnischen Wirksamkeit des OPA, der Grundlage für die Genehmigung des Vorhabens ist, muss dieser erneuert werden, um die planfestgestellte Wirksamkeit wiederherzustellen. In dem Statuspapier zu offenporigen Asphaltdeckschichten, welches bereits im Februar 2009 mit dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 veröffentlicht wurde, wurde dem zweischichtigen OPA mit einer Schicht aus OPA 0/8 für mindestens 8 Jahre ein DStrO-Wert von -5 dB(a) zugewiesen. Durch die Weiterentwicklung der offenporigen Deckschichten kann künftig von einer noch längeren schalltechnischen Wirksamkeit ausgegangen werden. Eine zeitliche vorherige Überprüfung ist nicht erforderlich.</p>
225	<p>16.1.1.4 - 07 Überzeugende Gründe dafür, den Lärmschutzwall bei Adendorf zu beseitigen, vermag der Einwender nicht zu erkennen. Eine Lärmreduzierung um bis zu 3 dB(A) ist spürbar. Dies belegt u.a. eine Studie des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2004 mit dem Titel: "Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?" In den für die nächste Zeit in Aussicht genommenen Konsultationen (vgl. Protokolle 06.09.2019 und 30.09.2019) muss auch über dieses Thema gesprochen und eine Einigung erreicht werden.</p>	<p>Der Wall Adendorf ist aufgrund der schalltechnischen Berechnungen gemäß Unterlage 17.1 für den Lärmschutz nicht notwendig. Alle Grenzwerte werden in diesem Bereich eingehalten. Der Wall bleibt mit Ausnahme der für die Herstellung des notwendigen Fahrbahnquerschnitts der A39 notwendigen Eingriffe in den Seitenraum erhalten.</p>
226	<p>16.1.1.4 - 08 Die Forderung nach einem vollständigen aktiven Lärmschutz wird aufrechterhalten. Die Ausführungen des TdV legen nahe, dass er den § 41 Abs. 2 BImSchG pauschal und ohne wirkliche Betrachtung des Einzelfalls anwendet. Nach diesseitiger Einschätzung lässt § 41 Abs. 2 BImSchG mehr Spielraum, als der TdV bereit ist zu nutzen.</p>	<p>Die Abwägungen zwischen aktiven und passiven Lärmschutz erfolgen gemäß der 16. BImSchV. Hier wurde vom TdV bereits ein deutliches Signal hin zu aktivem Lärmschutz gegeben. (z.B. durch die Ausführung des Lärmschutzdeckels). Auch für den Bereich der Erbstorfer Landstraße bietet der TdV dem Einwender ein Dialog an um städtebauliche und schallschutztechnische Belange abzuwägen.</p>
227	<p>16.1.1.4 - 12.1 Vorhandene Lärmschutzanlagen sollen erhalten bleiben. Die Gesetzeslage zwingt den Vorhabenträger nicht dazu, nur das geschuldete Minimum zuzugestehen. Es bleibt bei den Forderungen.</p>	<p>Der Abbau vorhandener Lärmschutzanlagen erfolgt nur in dem für den straßenbautechnischen Eingriff unbedingt erforderlichen Umfang. Neue Anlagen werden entsprechend den Anforderungen der 16. BImSchV geplant und neu hergestellt.</p>
228	<p>16.1.14 - 13.1 Der Einwender hält den sog. Vollschutz weiterhin für geboten und für machbar, was auch den TdV in seiner Erwiderung zu diesem Punkt nicht generell in Abrede stellt. Die Annahme der Unverhältnismäßigkeit des Vollschutzes an der einen oder anderen Stelle (wie Goseburg, Neu Hagen) basiert auf Zahlen zum Verhältnis Kosten je Schutzfall, die nicht</p>	<p>Der TdV sichert weitere Gespräche zu.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>schlüssig dargelegt sind. Die Verhältnismäßigkeit der Kosten je Schutzfall ist offenbar nicht im jeweiligen Einzelfall ermittelt worden, sondern unter Anwendung eine allgemeine Vorgabe (Erlass/Richtlinie o.ä), was zu kurz greift. Zudem ist nicht nachvollziehbar, wie sich der Wert 25.000, - €/Schutzfall rechtfertigt. Bedarf er der Fortschreibung, wann wurde er fortgeschrieben usw.? Fragen, die in einem Erörterungstermin hätten geklärt werden können. Der Einwender erwartet eine Erläuterung zu diesen Punkten im Rahmen der in Aussicht genommenen Gespräche, in denen es u.a. auch um Details der Lärmschutzwände gehen soll.</p>	
<p>229</p>	<p>16.1.1.4 - 20 Die Forderung wird aufrechterhalten. Die Lärmschutzwand ist aus den in der Einwendung dargestellten Gründen zwingend erforderlich. Unabhängig davon ist niemandem zu erklären, warum vorhandener und auf absehbare Zeit nutzbarer Schutz schlicht weggenommen werden soll. 16.1.1.4 - 21 Grundsätzlich wie vor. Der Wegfall vorhandener Lärmschutzanlagen ist nicht plausibel. Der Einwender erhält ihre diesbezüglichen Forderungen aufrecht.</p>	<p>Die neu geplanten Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Soweit vorhandene Anlagen durch den geplanten Neubau der A39 verdrängt werden, können neue Lärmschutzanlagen nur nach den geltenden Regeln erneuert werden. Die von Bau-km 1+270 bis Bau-km 1+530 vorgesehene Lärmschutzwand ist zum Schutz der in diesem Bereich vorhandenen Nutzung erforderlich. Der Anspruch auf Lärmschutz und die Dimensionierung der Lärmschutzanlage beruht auf der rechtlichen Bewertung im Zusammenhang mit dem Bau der A39. Vorhandene Wälle werden nur insoweit es der Eingriff aufgrund des Neubaus der A39 erfordert angepasst. Die Beurteilung der neuen Lärmschutzanlagen basiert auf der 16.BImSchV. Der erforderliche Lärmschutz wird gewährleistet.</p>
<p>230</p>	<p>24.1.1 - 16 Die geplante 4m hohe Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße endet im Westen ca. 30m vor der Mündung des Brandheider Weges. Die Hansestadt fordert deren Verlängerung bis in die Einmündung des Brandheider Weges hinein. Im Osten endet die geplante 4m hohe Lärmschutzwand ca. 10m vor der Einmündung der Hölderlinstraße. Der Einwender fordert die Verlängerung in die Mündung der Hölderlinstraße hinein, und darüber hinaus gehend nach Osten die Erhöhung der bestehenden 2,5m hohen Lärmschutzwand auf 4m (vgl. Anlage 1).</p>	<p>Die Notwendigkeit der Lärmschutzwände sind gemäß 16. BImSchV in Unterlage 07 nachgewiesen worden. Hierbei wurden zur Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte die Wandhöhe auf 4,0 m begrenzt. Der Hansestadt Lüneburg liegt hierzu auch eine ergänzende Unterlage mit einer Dartstellung von bis zu 7,50 m hohen LSW vor, die hier einen vollständigen aktiven Lärmschutz gewährleisten. Darüber hinausgehende Forderungen (z.B. Verlängerung der LS-Wände) sind aus den lärmtechnischen Berechnungen nicht ableitbar.</p>
<p>231</p>	<p>16.1.4 - 01 Ein Baulärmkonzept zum Schutz der Wohngebiete und -gebäude ist zwingend erforderlich und muss im Planfeststellungsbeschluss verankert werden.</p>	<p>In Unterlage 21.2 ist eine Schalltechnische Untersuchung für Baubedingte Lärmbeeinträchtigungen der Planfeststellungsunterlagen beigefügt.</p>
<p>232</p>	<p>16.1.4 - 02 und 02.3 Der Einwender legt weiterhin größten Wert auf ein kontinuierliches, begleitendes Lärmmonitoring, in das der</p>	<p>Die Forderung ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen. Der TdV sichert zu, dass die gemäß Unterlage 21.2 erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Einwender sehr eingebunden ist. Die Beschwerden werden unweigerlich bei dem Einwender eingehen, so dass eine Koordination der Beschwerden und der Reaktionen des TdV nur unter Beteiligung des Einwenders möglich ist. Dies muss auch im Planfeststellungsbeschluss seinen Niederschlag finden. Ein schlichtes "Anstreben", so die Formulierung des TdV in seiner Erwiderung, genügt keinesfalls.</p>	
233	<p>16.1.4 - 02.4 Die Kritik an der Ermittlung und Handhabung der Zumutbarkeitsschwelle wird aufrechterhalten. Nach Auffassung des Einwenders ist die Zumutbarkeitsschwelle gerade in den Wohn- und Mischgebieten zu hoch angesetzt, denn dort wird die besondere Störwirkung von Baulärm durch das angewandte Verfahren nicht ausreichend erfasst und berücksichtigt.</p>	<p>Der TdV bestätigt nochmal die Feststellungen aus der Einwendungserwiderung zu Punkt 16.01.04-02.4: Im Gegensatz zum Verkehrslärm wird bei der Messung von Baustellenlärm das Taktmaximalpegelverfahren angewendet, welches den Maximalpegel besonders berücksichtigt. Insoweit ist dem Unterschied in der vermuteten Belästigung schon Rechnung getragen.</p>
234	<p>16.1.4 - 04 Der Einsatz mobiler Lärmschutzwände muss verbindlich werden, sinnvollerweise durch die Einbettung des Baulärmkonzepts in den Planfeststellungsbeschluss.</p>	<p>Der TdV sichert zu, dass die gemäß Unterlage 21.2 erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden.</p>
235	<p>16.1.4 - 05 Der Einwender ist in die Planung der Bauausführung zwingend mit einzubinden. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen.</p>	<p>Die Forderung ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen.</p>
236	<p>16.1.4 - 06 Die Einwendungen werden in Kapitel XII. unter Pkt. 1.2 und 1.3 der Einwendungsschrift aus 2017 erläutert. Die vom TdV beklagte Unklarheit ist seinerseits nicht nachvollziehbar. Die Wand, auf die sich die Einwendungsschrift bezieht, wurde mittlerweile errichtet und bewirkt nun faktisch einen Lärmschutz, der die Vorbelastung des Hanseviertels durch den Straßenverkehr mindert und so die Zumutbarkeitsschwelle deutlich verringert. Vielleicht lässt sich der Punkt in einem Gespräch bilateral klären, die Planfeststellungsbehörde kann dann unterrichtet werden.</p>	<p>Der TdV begrüßt den Vorschlag zur Klärung des Sachverhalts in einem bilateralen Gespräch.</p>
237	<p>16.1.4 - 07 Der Einwender fordert eine Baulärmprognose. Eine Baulärmprognose ist etwas gänzlich anderes als das, was bisher vorgelegt wurde (Unterlage 21.2). Bei einer Baulärmprognose werden Einzel- Beurteilungspegel an bestehenden Wohngebäuden bei konkreten Baumaßnahmen (z.B. für die Arbeiten die zur Herstellung der Stützwände im Gebiet Moorfeld) berechnet und dargestellt. Eine solche</p>	<p>Die Forderung ist an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und wird vom TdV zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	Baulärmprognose kann erstellt werden, sobald der Bauablaufplan vorliegt. Dass sie erarbeitet wird, ist durch die Planfeststellungsbehörde festzulegen.	
238	16.1.4 - 08 Die Forderung des Einwenders geht über das hinaus, was der TdV anbietet. Die Position des Einwenders wird daher beibehalten. Wichtig und daher im Planfeststellungsbeschluss zu regeln ist die Überwachung der Einhaltung der - zutreffend ermittelnden - Zumutbarkeitsschwelle und sonstigen Richt- bzw. Grenzwerte.	Der TdV sichert zu, dass die ermittelte Zumutbarkeitsschwelle als Grundlage für das weitere Verfahren hinsichtlich des baubedingten Lärmschutzes herangezogen wird.
239	16.2 - 10 Das Bauphasenkonzept wird in groben Zügen in der Teilpräsentation Verkehrssteuerung dargestellt. Es wird davon ausgegangen, dass sich nur 5000 Fahrzeuge/d, die die gesamte Strecke befahren, umleiten lassen. Worauf beruhen diese Annahmen? Ist das in einer Unterlage zu finden?	Diese Angabe ist Bestandteil des Umleitungskonzepts, welches dem Einwender bereits als Vorabzug vorliegt.
240	16.2.5 01 Wenn der Einbau von Filteranlagen tatsächlich nicht umsetzbar sein sollte, was der TdV nicht plausibel macht, wären immer noch andere Maßnahmen denkbar wie etwa die Verwendung schadstoffabsorbierender Wände/Anstriche/Fahrbahnbeläge.	Gemäß Unterlage 17.2 Luftschadstoff-Untersuchung werden die Grenzwerte entlang der Trasse der A39 eingehalten. Zusätzliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.
241	16.2.5 - 02 Die Einrichtung der geforderten Messpunkte würde dazu dienen, die Richtigkeit der Prognosen zu prüfen. Eine solche Überprüfung ist aus Sicht des Einwenders zwingend notwendig, weshalb rechtzeitig an den richtigen Stellen Messpunkte geschaffen werden müssen. Die Forderung, entsprechende Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss zu machen, wird aufrechterhalten. Zum Thema Schadstoffe ist im Übrigen auf aktuelle Erkenntnisse hinzuweisen, die belegen, dass Asphalt bei hochsommerlichen Temperaturen erhebliche Mengen an organischen Verbindungen und feinstaub freisetzt (vgl. FAZ vom 02.09.2020, Joachim Müller-Jung, Heißer Asphalt schwitzt Schadstoffe). Dem ist nachzugehen.	Siehe Einwand-Nr. 240. Der vom Einwender benannte Zeitungsartikel gibt für die hier getroffenen Aussagen keine Quellenangaben. Von Seiten des TdV kann die hier getroffene Aussage zu extrem erhöhten Feinstaubemissionen aus Asphalt bei den in Norddeutschland vorkommenden Temperaturen nicht durch entsprechende vorliegende wissenschaftliche Untersuchungen bestätigt werden.
242	16.2.5 - 04 Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Bauphasenkonzept generell nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage sein kann.	Aufgrund der, den Planfeststellungsunterlagen zu Grunde liegenden, Planungstiefe ist ein zurzeit aufgestelltes Bauphasenkonzept immer nur vorläufig. Die Entwurfsplanungen der Ingenieurbauwerke werden erst nach erfolgten Planfeststellungsbeschluss aufgestellt. Somit ist erst mit weiterführenden vertiefenden Planungen ein Bauphasenkonzept aufzustellen bzw. fortzuschreiben. Der TdV kann und wird zu diesem Planungszeitpunkt ein Bauphasenkonzept

Nr.	Einwand	Antwort
243	<p>16.3 - 03 Das Thema Erschütterungen wurde bislang im Verfahren nicht gutachterlich beleuchtet. Auf welcher Tatsachengrundlage der TdV meint, dass maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen weder in der Bauphase noch später im Betrieb zu erwarten und die Abstände zu den Gebäuden etc. ausreichend groß seien, ist nicht nachvollziehbar. Der Einwender hält diese Mutmaßungen für "zu kurz gesprungen". Nach den Erkenntnissen der Bauverwaltung ist der Untergrund im zu betrachtenden Bereich nicht homogen mit der Folge, dass Schwingungen durchaus sehr weit getragen werden können. eine Gutachterliche Betrachtung wird weiterhin gefordert; mindestens ist erforderlich, dass Messungen gem. DIN 4150 durchgeführt werden.</p>	<p>nicht verbindlich festlegen lassen. Gleichwohl wird jedoch ein Bauphasenkonzept bereits jetzt entwickelt und in den weiteren Planungsphasen fortgeschrieben.</p> <p>Der TdV wird in einer weiteren fachgutachterlichen geotechnischen Stellungnahme den Umfang möglicher Auswirkungen von erschütterungsarmen Bauverfahren auf die umliegende Bebauung ermitteln lassen und diese Unterlage der Genehmigungsbehörde zur Abwägung übermitteln.:</p> <p>Maßgebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten sind nicht zu erwarten. Es kommen nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß.</p> <p>Erschütterungsschäden durch allgemeinen Straßenverkehr bei ordnungsgemäßem Zustand der Straßenoberfläche sind nicht zu befürchten.</p> <p>Der Vorhabenträger veranlasst üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen. Bei gefährdeten Gebäuden wird gegebenenfalls eine Bestandsaufnahme (Beweissicherung) durchgeführt. Für betroffene Bebauungen und Straßenzüge wird ein Radius für mögliche Schäden durch Erschütterungen resultierend aus der Baumaßnahme festgelegt. In welchem Umfang diese Beweissicherungsverfahren ausgeführt werden, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Während der Bauarbeiten können die Erschütterungen zudem messtechnisch überwacht werden, um den Anforderungen der DIN 4150 im Rahmen der Baudurchführung zu genügen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die umfassenden aktiven Schallschutzmaßnahmen im Baubereich während der Ausführung. Grundrechtsverletzungen, insbesondere durch Gesundheitsgefahren, sind damit ausgeschlossen.</p>
244	<p>16.6 - 01.2 Die Aufrechterhaltung einer zeitnahen individuellen medizinischen Versorgung der Anwohner in der Bau- wie in der Betriebsphase wie auch im Havariefall ist zwingend und muss durch die Planfeststellungsbehörde dargestellt werden.</p>	<p>Die Sicherstellung der Fahrwege der Rettungs- und Einsatzkräfte erfolgt durch die Verkehrsbehörden mit den entsprechenden Auflagen in den verkehrsbehördlichen Genehmigungen. Das wird in den weiterführenden Planungsphasen bis zur Ausführungsplanung berücksichtigt. Die Angaben zur Aufrechterhaltung des Verkehrs sind für die querenden Wegebeziehungen im Kapitel 4.7 des Erläuterungsberichts mit aufgeführt. Die weiteren Angaben zu den Bauphasen können dann dem Kapitel 9 des Erläuterungsberichts der Unterlage 1 entnommen werden.</p>
245	<p>16.6 - 06 Es greift zu kurz, den ÖPNV/SPNV nicht in die Überlegungen zur Verkehrssteuerung einzubeziehen. Die Einbindung drängt sich bei Vorhaben wie dem vorliegenden, dem Bau einer Autobahn mitten durch die Stadt, geradezu auf. Dass derartiges bislang nicht üblich war - so versteht der Einwender die Erwidern des TdV - entlastet und befreit nicht davon, dass Naheliegende und sachlich Gebotene zu tun. Die Planfeststellungsbehörde muss hier ggf. per Anordnung tätig werden.</p>	<p>Der TdV hält seine grundlegende Feststellung aufrecht, dass die Verkehrssteuerung des ÖPNV bzw. SPNV in der Bauphase nicht Bestandteil einer Straßenmaßnahme ist und die Koordinierung der diversen Nahverkehrsmöglichkeiten in diesem Rahmen vom TdV nicht geleistet werden kann.</p> <p>Der TdV sichert zu in den weiteren Planungsphasen die Träger des ÖPNV rechtzeitig (auch über die zuständigen Verkehrsbehörden) in die Detailplanungen zum Bauablauf sowie zu den einzelnen Verkehrsphasen während der Bauzeit einzubeziehen.</p> <p>Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass der ÖPNV während der Bauzeit an dem geplanten Umleitungskonzept teilnehmen kann.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Im Havariefall muss der ÖPNV an dem Umleitungskonzept auch mit der Maßgabe teilnehmen, dass Haltestellen vorübergehend ggfls. nicht angefahren werden können. Im normalen Betriebsfall während der Bauzeit sollte der ÖPNV im Normalverkehr auf der B4 mitlaufen können oder bei Stauanfälligkeit auf abzustimmende Umleitungsstrecken ausweichen können.</p>
246	<p>16.6 - 07 Die Forderung nach einer Regelung zur Steuerung des Verkehrsflusses über im Stadtgebiet vorhandenen Lichtsignalanlagen sowie einer Regelung der Kostenbelastung, die dem Einwender durch die vorhabenbedingte Anpassungsmaßnahme entstehen, wird uneingeschränkt aufrechterhalten. Das, was im Zuge der Grunderneuerung der bestehenden A39 bereits geschehen ist, muss auch beim Neubau der A39 möglich sein.</p>	<p>Die bisher vorgenommenen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrsqualität bei Baumaßnahmen auf der Bestandstrasse der B4 werden auch im Zuge des Baus der A39, soweit technisch möglich, beibehalten.</p>
247	<p>17.2 - 02 Die Errichtung einer Behelfsbrücke ist wichtig, um die zunehmend bedeutsamer werdende Radwegeverbindung zwischen Adendorf und Lüneburg insbesondere zu Stoßzeiten sicher und attraktiv zu erhalten. Der Radweg an der B209 kommt zu Stoßzeiten bereits heute an seine Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die Mehrverkehre während der Bauzeit wird er nicht mehr sicher aufnehmen können.</p>	<p>Der TdV kann hier nicht erkennen, dass die Leistungsfähigkeit oder die bauliche Ausbildung des Radwegs parallel zu B209 nicht ausreichend ist. Durch den Einwender werden hierzu auch keine weiterführenden Informationen bekannt gemacht. Es bleibt deshalb bei der Einschätzung des TdV, dass erhebliche Verkehrsrisiken oder Umwege nicht zu erkennen sind und somit eine Behelfsbrücke entbehrlich bleibt.</p>
248	<p>17.1 - 03, 05, 07, 08, 09 Die Maßnahmen aus dem Baulärmgutachten müssen im Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden.</p> <p>Der Planfeststellungsbeschluss muss dem Einwender die Möglichkeiten eröffnen, Einfluss auf die Ausbauplanung zu erhalten, sie jedenfalls aber einer weiteren behördlichen und ggf. gerichtlichen Kontrolle zu unterziehen.</p> <p>Es reicht nicht aus, dass der TdV sich bemühen will, die Erreichbarkeit der städtischen Bildungseinrichtungen zu gewährleisten. Dies muss gelingen und ist ihm daher im Beschluss aufzugeben.</p> <p>Falsch ist die Einschätzung, die Einrichtungen lägen direkt an der Trasse der A39, weshalb eine Einschränkung sehr unwahrscheinlich sei. Die Erreichbarkeit des Raderbaches West (Neubau Unterführung) ist nur über den Moorweg oder den Brandheider Weg an der Kita vorbei möglich.</p>	<p>Die Unterlage 21.2 ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlage und enthält Empfehlungen bzw. Vorgaben für ein Baulärmkonzept.</p> <p>Die Kindertagesstätte Brandheider Weg, die Igelschule und die Sportanlage Lüne liegen nicht im oder anliegend an den direkten Baubereich, somit ist die Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen grundsätzlich immer möglich. Die Andienung der einzelnen Baubereiche soll vorrangig über die Trasse der vorhandenen B4 erfolgen. In Einzelfällen muss aufgrund der Verkehrsphasen auf der B4 ggf. auch auf die Nutzung weiterer Straßen zurückgegriffen werden. Die Nutzung öffentlicher Straßen für die notwendigen Baumaßnahmen erfolgt nur in dem nach der Straßenverkehrsordnung dafür vorgesehenen Zweck und mit den entsprechend zugelassenen Fahrzeugen.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	Die Befahrung des Fuchsweges ist dann auf die Herstellung des Wendehammers zu begrenzen.	
249	<p>20.1 - 04</p> <p>Der Einwender teilt die Einschätzung, dass es keine erhöhte Gefahr für Fußgänger und Radfahrer gebe, derzeit nicht. Die Verkehrsbelastung in der Bauphase wird im Bereich Erbstorfer Landstraße erheblich sein und die Verkehrsteilnehmer sind u.a. schutzbedürftige Schulkinder.</p>	<p>Die aktuellen Verkehrszählungen (2015) und darauf aufbauende Prognose 2030 weisen keine erheblichen Verkehrssteigerung auf der Erbstorfer Landstraße auf. Ein erhöhtes Gefährdungsaufkommen ist hieraus nicht abzuleiten. Die im Zuge der Baumaßnahme notwendigen Verkehrssicherungsmaßnahmen werden im Zuge der Ausführungsplanung entwickelt und mit den zuständigen Verkehrsbehörden abgestimmt und von diesen genehmigt. Hierbei ist auf einen ausreichenden Schutz von Fußgängern und Radfahrern besonders zu achten. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen ergeben sich neben der STVO aus den Regelungen der RSA (Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen) und der ASR (Arbeitsstättenrichtlinie).</p>
250	<p>Der TdV erwidert, dass die Einwendungen der Gemeinde Bienenbüttel sich auf Bereiche im Abschnitt 2 der A39 bezieht und diese in einem gesonderten Verfahren betrachtet werden. Das Vernetzungskonzept ist jedoch bauabschnittsübergreifend Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens des Abschnitts 1. Das zeigt bereits die Tatsache, dass der TdV in seiner Erwidern auf die <u>diesbezüglichen</u> Einwendungen der Gemeinde Bezug nimmt und darauf antwortet. Insofern muss Kritik am Vernetzungskonzept abschnittsübergreifend betrachtet und bewertet werden.</p>	<p>Die planabschnittsweise Beantwortung der Erwidern ermöglicht eine bessere Bearbeitung. Beim Vernetzungskonzept handelt es sich um ein abschnittsübergreifendes Konzept, da die sehr großen bis hin zu überregionalen Lebensraumbeziehungen entlang der gesamten geplanten A39 berücksichtigt werden müssen. Ein maßgeblicher Anteil der Planung erfolgt jedoch abschnittsintern, da die maßgeblichen Belange zur Entwicklung des Vernetzungskonzepts innerhalb der einzelnen Abschnitte erörtert werden. Dies kann einzelfallbezogen abweichen, wenn die Erwidern sich auch auf den angrenzenden Abschnitt auswirkt. Somit werden Einwendungen, die hauptsächlich den 2. Planungsabschnitt betreffen, innerhalb der dort stattfindenden Bearbeitung detailliert beantwortet.</p>
251	<p>Der TdV verwendet generell eine unsachgemäße Methodik zur Darstellung der Vernetzungsfunktionen bzw. -beziehungen. Das immer wieder aufgeführte Gutachten von Hänel legt anhand von Computer-basierten GIS-Modellen die Wechselbeziehungen von Großsäugern und die von ihnen genutzten Korridore fest. Die von Hänel gewählte Bezugsgröße der dargestellten Lebensraumkorridore von 500 Quadratkilometern ist viel zu groß. Zum Vergleich: Die Lebensräume Büsing und Röhre kommen auf eine Größe von ca. 60 Quadratkilometern (Süsing) bzw. 80 Quadratkilometern (Göhrde). Regionale Vernetzungsbeziehungen lassen sich mit einem derart groben Raster nicht adäquat erfassen.</p>	<p>In u. a. der Unterlage 19.5.1 - Anlage 2 (Kap. 3.4 / 3.4.1) wird die Vorgehensweise zur Ermittlung der Vernetzungsfunktionen bzw. -beziehungen erläutert. Zunächst wurden die national bedeutsamen Großsäugerkorridore bzw. ihre Querungen mit der geplanten Trasse ermittelt. Diese verbinden die national bedeutsamen Lebensraumkomplexe von über 500 km² Größe miteinander (z. B. Lüneburger Heide mit Colbitz-Letzlinger Heide sowie mit Mecklenburg-Nordbrandenburg- Komplex) und stützen sich in ihrem Verlauf auf weitere große Gebiete (z. B. Göhrde/ Dragahn, Gartower Tannen, Klötzer Heide, Malloh). Diese sind in Abb. 15 der Unterlage dargestellt. Aufgrund der hohen Bedeutung dieser Korridore müssen diese vordringlich berücksichtigt werden. Um aus diesem großräumig wirksamen Verbund die wichtigsten Konfliktbereiche gezielt zu ermitteln, wurden im Rahmen der Untersuchung ergänzend zu den nationalen Korridoren folgende weitere Korridore aufgezeigt (vgl. Methodik):</p> <ul style="list-style-type: none"> • unterstützende Verbindungen zur Ergänzung der national bedeutsamen Korridore („Nebenachsen“), die durch weniger mit größeren Lebensraumkomplexen ausgestattete Landschaftsteile führen, aber trotzdem nach den Modellergebnissen potenziell von guter Funktionalität sind (Darstellung in Abb. 15 in braun, mittelstark) • regional-lokale Korridore, die Gebiete < 50 > 4 km² oder/und regional-lokale Lebensraumkomplexe einbinden (in Abb. 15 in hellbraun, schmal)

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Neben per GIS modellierten Korridoren wurden die im Raumordnungsverfahren sowie die im Rahmen des Vernetzungskonzeptes erhobenen „Rotwildwechsel“ durch Befragungen der Jägerschaft integriert. Die räumliche Bedeutung der einzelnen Konfliktbereiche im Verbund wird klassifiziert (lokal - regional - überregional/national). In Kap. 3.4.5 wird ein Vergleich zwischen regionalen und modellierten Daten zum Rothirsch gemacht und in Tab. 6 zusammenfasst. Die Ergebnisse passen überwiegend gut mit den Modellergebnissen überein.</p> <p>Zur besseren Übersicht wurden ergänzend nur die trassenquerenden Korridore durch eine lineare Darstellung herausgehoben, nicht aber die vielgestaltigen regional-lokalen Verbindungen im gesamten Untersuchungsraum. Diese werden umfassend durch die Inhalte des grundlegenden Konnektivitätsmodells wiedergegeben (vgl. Methodik).</p> <p>Die lokal-regionalen Korridore können zusätzlich auch unterstützende Wirkungen im Verbund der nationalen bzw. überregionalen Verbindungen haben, was grundsätzlich aus der erhöhten Mobilität der Großsäuger resultiert. Weiterhin ist zu beachten, dass nicht die genauen Schnittpunkte der linear dargestellten Korridore den Konfliktbereich darstellen, sondern dass immer der gesamte Abschnitt des betroffenen Funktionsraumes als günstigster Querungsbereich anzusehen ist.</p> <p>Dies gilt insbesondere in Waldflächen und in den Funktionsräumen auf Basis geringer Distanzen (FR 500). Anschließend wurden die Suchräume festgelegt, innerhalb derer die genaue Lage der Querungsbauwerke festgelegt wurde.</p> <p>Zusammenfassend wurden mehrere Methoden bzw. Quellen zur Ermittlung der Großsäugerkorridore herangezogen, um eine bestmögliche Auswahl hinsichtlich der Lage der Bauwerksstandorte festlegen zu können. Dies geschah fachgerecht unter Berücksichtigung der gängigen Methoden und Vorgehensweise durch Experten in der Wildtierforschung. Per GIS modellierte Korridore wurden mit durch Kartierungen, Datenbanken und Befragungen erhobenen Daten verglichen und auf Plausibilität überprüft. Es wurden intensive Abstimmungen mit den Beteiligten geführt. In abschnittsbezogenen Facharbeitskreisen Umwelt wurden die Maßnahmen den Trägern öffentlicher Belange sowie den anerkannten Naturschutzverbänden vorgestellt und mit diesen diskutiert. Die Gesprächsergebnisse wurden im iterativen Planungsfortschritt im Vernetzungskonzept berücksichtigt.</p> <p>Eine genauere Darstellung aller regional-lokalen Wildtierkorridore ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend und führt zu einer höheren Unüberschaubarkeit und damit einhergehender Schwierigkeit in der Verortung der Querungshilfen. Großsäuger nutzen typischerweise sehr große Lebensräume, zwischen denen (im jahreszeitlichen Verlauf) gewechselt wird. Hierbei den Schwerpunkt auf eine regional-lokale Betrachtung zu verlagern, wäre in diesem Zusammenhang nicht richtig, ist jedoch Teil der Gesamtbetrachtung. Die Lebensräume Büsing und Röhre bzw. Süsing und Göhrde wurden in die Betrachtung des größeren Lebensraumnetzwerks miteinbezogen.</p> <p>Darüber hinaus ist es Aufgabe der Vernetzungsbauwerke sowohl die wichtigsten Wanderbeziehungen der Groß- und Mittelsäuger, als auch die Austauschbeziehungen von wenig(er) mobilen Arten aufrechtzuerhalten und möglichst vielen Arten zu dienen. All dies</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		musste in der Planung berücksichtigt werden und ist Ergebnis des vorliegenden Vernetzungskonzeptes.
252	<p>Die Unterlage 19.5.1 Teil A Anlage 2 (s. Abb.-Ausschnitt) zeigt deutlich, dass östlich der A39 der aufnehmende Teil des Vernetzungskonzeptes in Richtung Göhrde nahezu völlig fehlt. Ferner fehlt der Wechsel auf dem Truppenübungsplatz Windisch Evern. Es wird lediglich, offensichtlich gewollt, ein Wechsel im direkten Zulauf zur geplanten Grünbrücke bei Wulfstorf dargestellt. Die Unterlage ist damit unbrauchbar.</p>	<p>Da die angesprochene Einwendung innerhalb des 2. Abschnittes liegt, wird diese auch innerhalb der dort stattfindenden Erörterung beantwortet. Eine Beantwortung kann im Zuge des Verfahrens zum 1.Abschnitt nicht abschließend erfolgen. Im Folgenden erhalten sie deshalb eine vorläufige Einschätzung:</p> <p>1. Die mitgelieferte Abbildung bezieht sich auf potenzielle Konfliktbereiche der Feuchtlebensräume. Der dargestellte Untersuchungsraum (grüne Linie) wurde nach landschaftsökologischen Kriterien abgegrenzt. Die Kriterien mussten geeignet sein, die zu analysierenden Netzwerk- /Anspruchstypen in einer für die Planungsaussagen hinreichenden räumlichen Ausdehnung zu erarbeiten. Wichtige naturbedingte Parameter für die Verteilung von Lebensräumen sind das Relief und die meist damit korrelierenden Feuchteverhältnisse. Deshalb wurden die Einzugsgebiete der Fließgewässer in Verbindung mit den großräumigen Reliefverhältnissen (Niederungen und Höhenzüge) als wesentliche Abgrenzungshilfen genutzt. Die Abgrenzung ist damit zwar stark auf den Zusammenhang der Feuchtlebensräume bezogen, Voranalysen hatten jedoch gezeigt, dass die möglichen Verbindungen zwischen den Trockenlebensräumen bzw. den wertvollen Waldlebensräumen damit ebenfalls ausreichend erfasst werden können.</p> <p>Für die Gruppe der größeren Säugetiere gilt diese Abgrenzung nur als Leitlinie für die Kartendarstellung, die Beziehungen für diese Gruppe wurden aus einem Modell/Konzept für die nationale Ebene regionalisiert abgeleitet (detailliertere Erläuterungen hierzu vgl. Kap. 2.1 der Unterlage 19.5.1 – Anlage 2).</p> <p>2. Die potenziellen Konfliktbereiche hinsichtlich terrestrischer Großsäuger sind in Tab. 6 der genannten Unterlage aufgelistet. In die Tabelle wird ein Vergleich der modellierten Korridore mit den im Raumordnungsverfahren (ROV) sowie mit den im Rahmen des Vernetzungskonzeptes (VK) erhobenen „Rotwildwechseln“ integriert (Erläuterungen dazu im Kap. 3.4.3). Dort wird u. a. das Waldgebiet südöstlich Wendisch-Evern mit überregionaler Bedeutung als Konfliktbereich aufgeführt. Weiter südlich führt ein überregional (Typ 500, national bedeutsam nach BfN 2010) bedeutsamer Großsäugerkorridor durch ein weiteres Waldgebiet westlich Wulfstorf. In Unterlage 19.5.2 zur Vernetzung Teil B, S. 12, Abb. 4 ist ersichtlich, dass die Grünbrücke Wulfstorf innerhalb des national bedeutsamen und Funktionsräume verbindenden Korridors (nach BfN 2010) liegt. Der durch den angesprochenen Truppenübungsplatz bei Wendisch Evern verlaufende ergänzende Korridor wird in erster Linie von der nördlich gelegenen Grünbrücke Oh le Heide bedient. Die Abb. 7 und Abb. 8 in der Unterlage 19.5.1 – Teil A (Abschnittsübergreifende Darstellung) liefern eine Übersicht der regionalen und nationalen Großsäugerkorridore. Diese durch verschiedene Methoden ermittelten und bestätigten Korridore wurden mit dem vorliegenden Vernetzungskonzept berücksichtigt und mit Querungsbauwerken beplant. Die damit entstehenden Über- bzw. Unterführungen können auch von Tierarten gequert werden, die</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		andere Korridore nutzen, da durch zuleitende Maßnahmen (Zäune/Pflanzungen) die Querungshilfen leichter aufgefunden werden sollen.
253	Das ebenfalls mehrfach zitierte Gutachten ITAW/Hillmann weist diesbezüglich der Befragung der ortsansässigen Jägerschaft erhebliche Ungenauigkeiten auf. Der zur Kennzeichnung der Wechsel auf der Karte verwendete Stift weist eine tatsächliche Breite von mehreren hundert Metern auf, da der Kartenmaßstab viel zu groß gewählt wurde.	<p>Da die angesprochene Einwendung innerhalb des 2. Abschnittes liegt, wird diese auch innerhalb der dort stattfindenden Erörterung beantwortet. Eine Beantwortung kann im Zuge des Verfahrens zum 1.Abschnitt nicht abschließend erfolgen. Im Folgenden erhalten sie deshalb eine vorläufige Einschätzung:</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass hier die Karte bzw. Abbildung 5: „Ergebnis der Abfrage bei den Jägern über das Vorkommen und die Wechsel von Rot- und Damwild im Bereich der geplanten Trasse A39“ in der Unterlage 19.5.1 – Anlage 3 (Einfluss der geplanten A39 / B 190n auf lokale und regionale Wildtierpopulation) gemeint ist. Die Ableitung und Darstellung spezieller Korridore ist stets „nur“ eine Hervorhebung der wichtigsten Verbindungen, bei denen die entsprechenden (großen) Lebensraumkomplexe durchgängig über Räume erhöhter Konnektivität verbunden sind. Diese Verbindungen stützen sich in ihrem Verlauf möglichst auf weitere größere Lebensraumkomplexe. So stellen die bevorzugten/ potentiellen Habitate des Rothirsches Waldgebiete/ Waldinseln dar, die über weite Entfernungen aufgesucht werden. Als „Korridor“ gilt die Summe der Kontakte (der Ausbreitungs- und Austauschbewegungen) im Lebensraumgefüge, bezogen auf einen längeren Zeitraum, und ist nicht mit dem Weg eines einzelnen Tieres gleichzusetzen. Daher werden die Wanderbeziehungen zwischen den Lebensraumkomplexe in größeren Maßstäben dargestellt.</p>
254	Aufgrund der genannten Methodischen Fehler ist eine erneute regionale Erfassung der Wildwechselbeziehungen zwingend vorzunehmen. In einem weiteren Schritt sind dann Anzahl und Position der Wildbrücken und Wilddurchlässe an die Ergebnisse anzupassen. Es wird beantragt, die Planungsbehörde entsprechend zu beauftragen.	<p>Da die angesprochene Einwendung innerhalb des 2. Abschnittes liegt, wird diese auch innerhalb der dort stattfindenden Erörterung beantwortet. Eine Beantwortung kann im Zuge des Verfahrens zum 1.Abschnitt nicht abschließend erfolgen. Im Folgenden erhalten sie deshalb eine vorläufige Einschätzung:</p> <p>Aus Sicht der Methodik wurden die notwendigen Daten aus verschiedenen Quellen erhoben, modelliert und auf Plausibilität überprüft bzw. miteinander verglichen. Es erfolgten Geländebegehungen, Fachgutachten zur Vernetzung des Lebensraumnetzwerkes und der Großsäugerkorridore (Uni Kassel/Dr. Hänel – Teil A Unterlage 19.5.1 - Anlage 2) sowie der Wildsituation (ITAW der TiHo Hannover - – Teil A Unterlage 19.5.1 - Anlage 3). Weiterhin erfolgten Abstimmungen u. a. mit der Jägerschaft, in Umweltarbeitskreisen sowie umfangreiche faunistische Erfassungen entlang der geplanten A39.</p>
255	Der TdV erwidert zu diversen Einwendungspunkten der Gemeinde, indem er lediglich auf die verwendete Methodik verweist. Die einzelnen Einwendungspunkte werden inhaltlich jedoch in keiner Weise fachlich abgearbeitet. Nachfolgend nennen wir zur Verdeutlichung die von der Gemeinde im Abschnitt „Naturschutz“ eingewandten Punkte und beispielhaft eine der stereotypen Erwidierungen des TdV.	<p>Da die angesprochene Einwendung innerhalb des 2. Abschnittes liegt, wird diese auch innerhalb der dort stattfindenden Erörterung beantwortet. Eine Beantwortung kann im Zuge des Verfahrens zum 1.Abschnitt nicht abschließend erfolgen. Im Folgenden erhalten sie deshalb eine vorläufige Einschätzung:</p> <p>Im „allgemeinen “ Textbaustein werden die Grundlagen, auf denen das Vernetzungskonzept aufbaut, erläutert. Diese Unterlagen enthalten detaillierte Konfliktanalysen und Begründungen zu den einzelnen Querungsbauwerken. Im Zuge solch umfangreicher Projekte wie dem Neubau einer Autobahn muss eine r Vielzahl an unterschiedlichen Faktoren Rechnung getragen werden.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	<p>Es wird als Beispiel die Einwendungen zu der „Ohle Heide“ Grünbrücke und die Grünbrücke bei Wulstorf angeführt. Dazu wird die Erwiderung des TdV zitiert. Diese soll für beide Einwendungen als Antwort erwidert werden.</p> <p>Ersichtlich bleiben die detaillierten und sachlichen Einwendungen der Gemeinde komplett unbeantwortet. Es wird lediglich derselbe Text Baustein zur Beantwortung unterschiedlicher Einwendungen verwendet, der sich in keiner Weise konkret auf das gesamte Problem bezieht. Der Einwander beantragt, die Planungsbehörde mit der Erstellung einer detaillierten, fachlichen Erwiderung zu beauftragen. Es wird weiterhin beantragt, dies öffentlich zu erörtern.</p>	<p>Das Ergebnis aller Abstimmungen und Abwägungen ist das Vernetzungskonzept und die geplanten Querungsbauwerke. Es wird hervorgehoben, dass die Gutachtererstellung und Datenerhebung fachgerecht durchgeführt worden sind.</p> <p>→Die zunächst geplante Faunapassage bei Barendorf (Bau km 2+320) ist für die Vernetzung wichtig und sollte daher wieder in die Planung aufgenommen werden. Sie ist eine wichtige West-Ost-Verbindung der Forst- und der angrenzenden Feldfluren und sollte als vollgültige Grünbrücke erstellt werden.</p> <p>In einem Abstimmungstermin wurde entschieden, dass die Faunapassage bei Barendorf nicht notwendig ist. Weder artenschutzrechtlich noch aus Sicht der Vernetzung ist ein Querungsbauwerk an dieser Stelle erforderlich. Auch seitens der Jägerschaft/Forst gibt es keine zwingende Notwendigkeit für den Bau dieser Faunapassage. Die Anlage eines Querungsbauwerkes an dieser Stelle würde zudem zusätzliche Eingriffe in bestehende Gehölzbestände erfordern. Die Begründung aus Vernetzungssicht bezog sich maßgeblich auf einen von Hänel modellierten ergänzenden Korridor (Nord-Süd verlaufend). Belastbare nachgewiesene Vernetzungsbeziehungen von Lebensräumen oder Arten sind an dieser Stelle nicht gegeben. Östlich der A39 ist im Zuge der Maßnahmenswerpunkte des Vernetzungskonzeptes im LBP ein „Gehölzgürtel“ vorgesehen, die vorhandenen Gehölze ergänzt und geeignet ist, von Norden anwandernde Tiere zur Grünbrücke „Ohle Heide“ hin zu lenken. Diese Grünbrücke liegt zudem im Bereich des sich gabelnden Nord – Süd- gerichteten ergänzenden Korridors. Über diesen kann auch der abgeschnittene Waldbereich sowie der Ost-West-Hauptkorridor erreicht werden.</p> <p>→Die Grünbrücke „Ohle Heide“ (Bau km 5+500) liegt an einem alten Rotwildwechsel und ist für die Verbindung Süsing-Göhrde unerlässlich. Sie ist daher zu erstellen.</p> <p>→Die im Vernetzungskonzept erarbeiteten Querungsbauwerke, demnach auch die Grünbrücke „Ohle Heide“, werden nach Planfeststellungsbeschluss umgesetzt. Die Position der Grünbrücke im Bereich Ohle Heide ergibt sich wesentlich aus den durch Hänel (2011) ermittelten Wanderkorridoren für Großsäuger.</p> <p>Die Position der geplanten Grünbrücke bei Wulstorf (Bau km 8+800) trifft nicht die vorhandenen Wildwechsel. Die Position der Grünbrücke sollte in Richtung Kreisgrenze Lüneburg nach Norden (Eckpunkt Truppenübungsplatz / Eigenjagd Meinert) verschoben werden, da anderenfalls davon auszugehen ist, dass die Grünbrücke vom Wild nicht angenommen wird.</p> <p>→Die Grünbrücke westlich Wulstorf (BW 2-06) liegt nach Hänel (2011) im Bereich eines national bedeutsamen Großsäugerkorridors. Eine Vernetzung an dieser Stelle ist daher sinnvoll. Die Position der Grünbrücke sollte an die bereits vorhandenen Querungshilfen (Schüttsteine) im Elbe-Seitenkanal angepasst werden. Die derzeitige Lage befindet sich zudem zu dicht am Ort Wulstorf sowie der Kreisstraße 42.</p> <p>→Um die Querung zu erleichtern, erfolgten Abstimmungen über die Ufergestaltung des Elbe-Seitenkanals: Die TiHo schlägt in einem Schreiben vom 14.03.2014 als mögliche Maßnahme vor, die Schüttsteine im Böschungsbereich bis zu einer Wassertiefe von 2 Metern, sprich bis zum Mittelwasser zu vergießen. Dadurch wird verhindert, dass die Tiere mit ihren empfindlichen Läufen in die Lücken zwischen den Steinen treten oder abrutschen. Der Einstiegsbereich kann</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>durch begrünte Rasengittersteine o. ä. attraktiver gestaltet werden, um das Auffinden für die Wildtiere zu erleichtern. Alternativ können auch andere Baustoffe im Bereich der Böschung verwendet werden, es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass diese einen stabilen, tritt- und rutschfesten Untergrund darstellen und im oberen Bereich mit temporärem Wasserstand mit einer attraktiven Oberfläche (Dauergrün, -gras, überschwemmungsresistente Grassorten) vereint werden.</p> <p>Die Kartierung der vorhandenen Wildwechsel ist generell ungenau und teilweise falsch. Wildwechsel bei Hohnstorf (ca. Bau km 11+000) sind nicht kartiert. Es ist eine erneute Kartierung und Planung der Querungsmöglichkeiten für das Wild vorzunehmen.</p> <p>→Der Wildwechsel bei Hohnstorf liegt in einem regional-lokal bedeutsamen Korridor, der im Norden auf einen größeren, nationalen Korridor trifft. Entlang dieses Korridors sind 2 große Bauwerke zur Vernetzung vorgesehen, eine Grünbrücke (BW 2-06) und eine Talbrücke (BW 2-08). Richtung Süden trifft der regionale Korridor bei Hohnstorf auf einen weiteren größeren Korridor, der das Wild ebenfalls direkt zu einer geplanten Grünbrücke (BW 2-16) führt. Die notwendige Vernetzungsfunktion für das Wild bei Hohnstorf wird durch diese Bauwerke gewährleistet. Der Einwand wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Trassenführung der A 39 in Parallellage zum Kanal stellt für das Wild ein großes Hindernis dar und wird daher abgelehnt. Der Bereich zwischen Elbe-Seitenkanal und Trasse der A 39 ist zu schmal, um als Ruheraum für das Wild dienen zu können. Dies gilt insbesondere für Großsäuger. Die Hanglage des Kanals bewirkt, dass das Wild durch das Licht des Autobahnverkehrs irritiert wird. Es ist nicht zu erwarten, dass das Wild in Parallellage zur Autobahn zieht, um dann im 90-Grad-Winkel zu wechseln. Die Trasse sollte daher weiter östlich an die Gemeindegrenze verlegt werden. Sofern eine Verlegung der Trasse nicht möglich ist, sind Grünbrücken so anzulegen, dass sie sowohl den Elbe-Seitenkanal als auch die A39- Trasse überqueren. Diese Grünbrücken sollten auch dem Wild, das in den Bereich zwischen Kanal und Autobahntrasse gelangt, zugänglich sein.</p> <p>→In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, dieser Bereich soll durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar. Eine Nutzung des Bereiches sollte weitestgehend reduziert werden.</p> <p>Expertenaussagen und Beobachtungen von Jägern und Anglern vor Ort belegen, dass der ESK von den meisten hier vernetzungsrelevanten Arten durchschwommen werden kann. Daher werden Grünbrücken über den ESK als nicht notwendig erachtet.</p> <p>Die beiden vorgesehenen Grünbrücken im Bereich der Parallellage der A39 zu dem ESK wurden an den Stellen geplant, an denen zwei wichtige Wanderkorridore der Großsäuger auf den ESK</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>treffen. In den Anwanderungsbereichen bzw. in den Bereichen der Grünbrücken sind Irritationsschutzwände mit Überstandslängen von 60 m geplant. Die Anlage von beidseitigen Irritationsschutzwänden an den Überführungsbauwerken vermindert die Lärm- und Lichtwirkungen und ermöglichen dem Wild eine störungsarme Überquerung. Das Umfeld sowie die Zuwanderungsbereiche werden hinsichtlich der Gestaltung, Rampenneigung, Vegetation und des Bodens naturnah und möglichst störungsfrei ausgestaltet (bspw. keine Zuwegungen, Belassen von Unebenheiten zur Bildung von Mikrohabitaten), sodass sie sich in die Landschaft einfügen. Im Umfeld von 400 m werden Deckungsbereiche mit kleinräumigen Verjüngungsflächen für Wild geschaffen. Bei der Verkehrsfreigabe ist vorgesehen, dass bis dahin bereits funktionsfähige Deckungsstrukturen zur Verfügung stehen, damit die Brücken sofort von den querenden Tieren angenommen werden. Detailliertere Ausführungen der Umfeldgestaltung werden in den Bauwerkssteckbriefen in Teil C (Unterlage 19.5.2 – Teil B und C) gemacht. Die aktuelle Trassenführung in Bündelung mit dem ESK ist erwünscht und ruft im Vergleich zu alternativen Trassenführungen die geringsten Umweltkonflikte hervor. Eine Verschiebung der Trasse in Richtung Osten ist nicht möglich.</p>
256	<p>Der TdV plant, den Bereich zwischen ESK und geplanter A39 zu einem „Ruheraum“ und einem „Trittstein“ für das Wild zu entwickeln. Dazu sind eine forstliche Entwicklung, ein völliger Ausschluss der Nutzung und der Verzicht auf die Anlage von Wegen unabdingbar. Dies ist jedoch allenfalls im nördlichen Teil der Parallellage von ESK und Autobahntrasse (Kilometer 5+000 bis 9+000) möglich. Der südliche Teil der Parallellage (Kilometer 9+100 bis 15+500) bleibt jedoch in landwirtschaftlicher Nutzung. Dort sind Wege zur Bewirtschaftung unabdingbar. Ebenso wird dieser Bereich intensiv zur Naherholung (Mensch und Hund) genutzt, ein allgemeines Betretungsverbot ist nicht durchführbar und auch nicht vorgesehen. Der TdV differenziert nicht zwischen diesen beiden Bereichen der Parallellage. Der südliche Teil ist als „Ruheraum“ und „Trittstein“ unbrauchbar, er bietet dem Wild zudem keine Möglichkeit der Querung. Sämtliche Erwiderungen zum Thema Vernetzungskonzept/„Ruheraum“ sind insofern sach- und fachlich falsch.</p>	<p>Da die angesprochene Einwendung innerhalb des 2. Abschnittes liegt, wird diese auch innerhalb der dort stattfindenden Erörterung beantwortet. Eine Beantwortung kann im Zuge des Verfahrens zum 1. Abschnitt nicht abschließend erfolgen. Im Folgenden erhalten sie deshalb eine vorläufige Einschätzung:</p> <p>Die aktuelle Trassenführung in Bündelung mit dem ESK ist erwünscht und ruft im Vergleich zu alternativen Trassenführungen die geringsten Umweltkonflikte hervor. Sie wurde unter Abwägung aller Belange als die verträglichste Variante bewertet (siehe Unterlage 21.3). Um eine möglichst geringe Beeinträchtigung des Wilds zu erreichen, wurde dies in der weiteren Planung intensiv diskutiert. In einem umfänglichen Abstimmungsprozess wurde die Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK soweit optimiert, dass sowohl dem Bündelungsgedanken (möglichst enge Parallellage zur Reduzierung von Inselflächen) als auch der Funktionsfähigkeit der Querungshilfen über die A39 (Entwicklung eines Trittsteins zwischen den Verkehrsachsen) ausreichend Rechnung getragen wurde. Hiernach weist die A39 zum ESK einen durchschnittlichen Abstand von ca. 100 m auf, der durch einen naturnahen Waldumbau zu einem Trittstein entwickelt werden soll. Ohne diesen Zwischenraum zum stressreduzierten Aufenthalt bzw. Durchwandern des Wildes wären die beiden Verkehrswege ESK und A39 nicht (populationsökologisch relevant) überwindbar.</p> <p>Zum einen müssen Tiere, die den ESK durchschwommen haben, die angelegten Grünbrücken finden können ohne vorher durch Störungen dazu veranlasst zu werden, durch den Kanal zurück zu schwimmen. Weiterhin müssen die Tiere, die den Weg über eine Grünbrücke bis hin zum ESK gefunden haben, so lange in sicherer Deckung verharren können, bis sie es wagen den Kanal zu durchschwimmen. Dieser Waldkorridor soll gleichzeitig das Ziehen in Nord-Süd-Richtung ermöglichen.</p> <p>Leitpflanzungen sollen das Auffinden der Querungshilfen erleichtern. Daneben werden Habitat aufwertende und zielartenbezogene Maßnahmen zur Umfeldgestaltung umgesetzt. Weitere</p>

Nr.	Einwand	Antwort
		<p>Maßnahmen zur Stärkung von Quellpopulationen werden in die Landschaft und damit in das zu vernetzende Lebensraumnetzwerk eingebunden. Innerhalb des Trittsteines sollte eine Nutzung weitgehend reduziert bzw. vermieden werden, so dass der Bereich möglichst störungsarm ist. Um die Trittsteinfunktion für die Biodiversität in diesen Räumen zwischen den Verkehrswegen zu erhalten und zu verbessern, ist es erforderlich eine natürliche Wildnisentwicklung ohne Nutzungseinflüsse zuzulassen. Eine Empfehlung des Vernetzungskonzeptes ist die Aufhebung des Wirtschaftsweges entlang des ESK.</p> <p>Landwirtschaftlicher Verkehr und Verkehr durch Unterhaltungsfahrzeuge sowie Rad- und Fußverkehr einschließlich Anglern wird nach jetzigem Kenntnisstand weiterhin möglich sein. Im Zuge des Neubaus der A39 wird nicht mit erhöhtem Druck von Erholungssuchenden gerechnet, erwartet wird eher eine geringere Frequentierung. Schilder sollen auf die Funktion als Trittstein und auch auf alternative Radwege hinweisen, um die Nutzung zu minimieren. Störungen durch Unterhaltungsarbeiten erfolgen temporär und abschnittsweise in einem Ausmaß, das keine erheblichen Beeinträchtigungen hervorruft. Licht- und Lärmemissionen gehen von landwirtschaftlichen Flächen nur zeitlich stark begrenzt aus. Auch eine Jagdausführung im Bereich der Grünbrücken ist für die Funktionalität des Vernetzungskonzeptes an dieser Stelle hinderlich. Im Bereich der Querungsbauwerke wird die Passierbarkeit des ESK für Wildtiere optimiert, indem die Schüttsteine in den Kanalböschungen bis zu einer Wassertiefe von 2 Metern (Mittelwasser) auf einer Breite von 200 m (z. B. mit Beton) vergossen werden, damit die Tiere nicht in die Lücken zwischen den Steinen treten können und dadurch ggf. Verletzungen erleiden. Die beiden vorgesehenen Grünbrücken im Bereich der Parallellage der A39 zu dem ESK wurden an den Stellen geplant, an denen zwei wichtige Wanderkorridore der Großsäuger auf den ESK treffen. In diesen Anwanderungsbereichen bzw. in den Bereichen der Grünbrücken sind Irritationsschutzwände mit Überstandslängen von 60 m geplant, um z. B. das Blendlicht der PKWs abzuschirmen. Das Umfeld der Grünbrücken wird naturnah gestaltet und Leitpflanzungen angelegt, die es den Tieren erleichtern sollen die Grünbrücke zu finden.</p>
257	<p>Die in der Einwendung der Gemeinde ausgeführten Hinweise zu der Problematik der Verschlusslage zwischen PWC-Anlage Hohnstorf/Solchstorf und der Kanalbrücke Hohnstorf, die sich in diesem Bereich für das über den ESK wechselnde Wildtiere ergibt, werden seitens des TdV nicht beantwortet. Es wird in der behördlichen Erwiderung abermals lediglich ein allgemeiner Textbaustein verwendet, der in keiner Weise zur Beantwortung geeignet ist. Es wird beantragt, die Planungsbehörde mit einer fachlichen Prüfung und anschließender Auslegung zu beauftragen. An diesen Beispielen zeigt sich, dass eine fachliche Auseinandersetzung mit den von der Gemeinde eingewandten konkreten Problemlagen nicht stattgefunden hat. Die Erwiderung ist daher mangelhaft. Eine Lösung von</p>	<p>Da die angesprochene Einwendung innerhalb des 2. Abschnittes liegt, wird diese auch innerhalb der dort stattfindenden Erörterung beantwortet. Eine Beantwortung kann im Zuge des Verfahrens zum 1. Abschnitt nicht abschließend erfolgen. Im Folgenden erhalten sie deshalb eine vorläufige Einschätzung:</p> <p>Im Bereich der PWC-Anlage wird der 100 m Abstand deutlich unterschritten, eine Wanderung des Wildes daran vorbei ist dennoch möglich. An der PWC-Anlage sind erhebliche Störungen durch Abpflanzungen auf Wällen sowie die Wahl der Lichtquellen (Höhe, Ausstrahlungsrichtung, Art der Lampen) vermeidbar. Auch werden entlang der PWC-Anlage dichte Gehölzstrukturen angelegt, die es dem Wild ermöglichen, an der PWC-Anlage vorbei zu wandern. Eine komplette Barriere besteht nicht.</p> <p>Im Zuge einer Variantenuntersuchung wurde im Verlauf der geplanten A39 des Abschnittes 2 auf weitere mögliche Standorte der PWC-Anlage geprüft. Jedoch konnte ohne tiefere Prüfung festgestellt werden, dass andere Standpunkte, bspw. im Bereich Ohle Heide, aus Umweltsicht</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	Planungsproblemen ist nicht erfolgt. Es wird beantragt, diese Mängel zu beheben.	deutlich schlechter zu bewerten wären. Auch zeigten sich aus allen anderen Gesichtspunkten (bis auf die Verbesserung des Rasterabstandes) keine entscheidungsrelevanten Vorteile.
258	Bei Einhaltung der, im Anhang der Stellungnahme, aufgeführten Hinweise werden vom Einwender keine weiteren Bedenken oder Einwände geäußert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Siehe die Beantwortung der Einwand-Nr. 258, 259
259	Es wird vom Einwender gefordert, sich bei dem Neubau der A39 zwingend an die Forderungen der RABS zu halten. Des Weiteren hat die Einstufung der Brückenbauwerke nach MLC zu erfolgen.	Die Einhaltung der aktuellen Regelwerke wird durch den TDV zugesichert. Eine Einstufung der Bauwerke nach MLC wird vorgenommen.
260	Der Einwender fordert, die eingestuft Bauwerke ihm per E-Mail mitzuteilen.	Eine Beteiligung kann im Zuge der Ausführungsplanung herbeigeführt werden. Die entsprechende Einstufung der neuen Bauwerke nach Lastklassen gemäß MLC kann mitgeteilt werden.
261	Der Einwender fordert, dass für die Bauphase eine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge etc. errichtet wird.	Alle Maßnahmen während der Bauzeit erfolgen in enger Abstimmung mit den beteiligten Behörden. Über erforderliche Sperrungen einzelner Wegebeziehungen werden die Rettungsdienste über die Verkehrsbehörde informiert. Zufahrten für Rettungsfahrzeuge sind immer aufrechtzuerhalten.
262	<p>Der Einwender führt aus, dass sofern eine weitere Gefahrenforschung empfohlen wird, darauf aufmerksam gemacht wird, dass sofern eine kostenpflichtige Luftbildauswertung durchgeführt werden soll, um eine schriftliche Auftragserteilung gebeten wird.</p> <p>Gefahrenerforschung / Kampfmittelsondierung Fläche A :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luftbilder : die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden nicht vollständig ausgewertet - Luftbildauswertung: Es wurden keine Luftbildauswertungen durchgeführt - Sondierung: Es wurden keine Sondierungen durchgeführt - Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt - Belastung: Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel <p>Gefahrenerforschung / Kampfmittelsondierung Fläche B :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luftbilder : die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden vollständig ausgewertet - Luftbildauswertung: Nach durchgeführter Luftbildauswertung werden keine Kampfmittelbelastungen vermutet - Sondierung: Es wurden keine Sondierungen durchgeführt - Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt - Belastung: Ein Kampfmittelverdacht hat sich nicht bestätigt 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Ausführungsplanung erfolgt eine erneute Abfrage der Luftbildauswertungen.

Nr.	Einwand	Antwort
263	<p>Zu 24.03-09</p> <p>Es wird widersprochen, dass ein geforderter Nachweis der Querströmung und Einleitung nicht erforderlich sei.</p> <p>Einleitstelle G4 : [...]. Die zukünftige Eileitmenge von der A39 soll über eine gedrosselte Abgabe maximal 200 l/s betragen. Hier werden aufgrund zu hoher Fließgeschwindigkeiten nachteilige Auswirkungen auf die Schifffahrt durch Querströmung erkannt.</p> <p>Der Querströmungsnachweis ist anhand des, seit dem 16.03.2018 gültigen und in der Anlage beigefügten vereinfachten Nachweises für den Begegnungsverkehr zu führen und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Lauenburg vor Baubeginn vorzulegen. Die Gestaltung des Einleitungsbauwerks und der Einleitstelle ist mit dem WSA Lauenburg abzustimmen und min. 6 Wochen vor Baubeginn sind Ausführungsunterlagen zur Zustimmung per E-Mail zu übersenden. (s. Anlage in Einwendung)</p>	<p>Der TdV sichert zu, dass der geforderte Querströmungsnachweis im Zuge der Ausführungsplanung erbracht wird und den WSA Lauenburg vor Baubeginn vorgelegt wird. Eine Abstimmung zur Gestaltung der Einleitstelle wird abgestimmt.</p>
264	<p>Gänzlich unberücksichtigt gelassen hat die Planungsbehörde bei der Abwägung der Varianten sowohl in Abschnitt 1 als auch in Abschnitt 2 eine ca. 89 ha große potentielle Sandabbaufäche auf dem Gebiet des Einwenders (südlich der K28 und westlich der K40), welche in der Rohstoffsicherungskarte des LBEG verzeichnet wurde. Die Lagerstätte ist von besonderer Bedeutung für die regionale Wirtschaft (Lagerstätte 2. Ordnung). Der Einwender erhebt den Anspruch, die Lagerstätte potentiell als Sandabbaugebiet ausweisen zu können.</p>	<p>Der hier beschriebene Bereich betrifft das Planungsgebiets des Abschnitts 2. Im Zuge der Planungen des Abschnitts 1 ist dieser Bereich nicht betroffen. Entsprechende Einwendungen werden im Verfahren zu Abschnitt 2 abgehandelt.</p>
265	<p>Brandschutz Aus brandschutztechnischer Sicht sind keine Auflagen erforderlich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
266	<p>Natur- und Landschaftsschutz Es wird darauf hingewiesen, dass für die Kompensation von Auenlebensraum noch keine Flächen abschließend zur Verfügung stehen. Es wird gebeten dieses umgehend nachzureichen und mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Ferner sind für Kompensationsmaßnahmen, die einer dauerhaften Pflege bedürfen, Monitoring und Kontrollen</p>	<p>Die Maßnahmen zum Grunderwerb laufen parallel zum Planfeststellungsverfahren oder erfolgen erst nach erfolgten Planfeststellungsbeschluss.</p> <p>Alle notwendigen Pflegemaßnahmen sowie Monitoring und Kontrollen gemäß den Festlegungen aus den Maßnahmenblättern nach Unterlage 9.3 werden durchgeführt.</p>

Nr.	Einwand	Antwort
	einzuplanen. Sofern die angestrebten Ziele nicht erreicht werden, sind Nachbesserungen vorzunehmen.	
267	<p>Natur- und Landschaftsschutz</p> <p>Maßnahme 9: Grundsätzlich können die (Naturschutz-)Eigentumsflächen des Einwenders für Kompensationsmaßnahmen eingeplant werden. Aufgrund des zunehmenden Verlustes von (extensiv bewirtschafteten) Grünland wird aber die Anlage eines Weidenauwaldes an diesem Standort kritisch beurteilt. Eigentümer der Flächen ist der Einwender, Entwicklungsziel für diese Flächen ist vorrangig die Erhaltung und Entwicklung von Offenlandbereichen mit extensiv bewirtschaftetem Grünlande (LRT 6510 mesophiles Grünland mäßig feuchter Standorte) und Förderung von Lebensräumen z.B. für Wiesenvögel oder dem Weißstorch.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
268	<p>Natur- und Landschaftsschutz</p> <p>Maßnahme 5.1 Hinsichtlich der Rodung von Siedlungsgehölzen sind die Aussagen im Maßnahmenblatt widersprüchlich. Grundsätzlich wird die Anlage von Dornhecken begrüßt. Eine Rodung von bestehenden Gehölzen mit heimischen Arten ist allerdings zu vermeiden.</p>	Das Argument bezieht sich auf die ursprüngliche Maßnahmenplanung wie sie zur Planfeststellung vorgesehen war. Bereits im Zuge des 1. Deckblattes wurde die Maßnahme auf eine andere Fläche verschoben, so dass keine Rodung von heimischen Gehölzen mehr vorgesehen wird.
269	<p>Natur- und Landschaftsschutz</p> <p>Maßnahme 7.1 bis 7.3 Die Offenheit der Landschaft und ihre Erlebbarkeit durch Erholungssuchende sollten hier möglichst erhalten bleiben. Es wird empfohlen die Maßnahme 7.1. - Anlage von Heide auf die Fläche 7.2 auszudehnen und die Anlage eines Waldrandes in die Maßnahmen 7.3 zu integrieren.</p>	Der Vorschlag wird nicht als sinnvoll erachtet, weil die geplante Maßnahme im direkten Umfeld vorhandener Waldbereiche liegt und somit keine Offenheit der Landschaft in diesem Bereich gegeben ist.
270	<p>Betrieb Straßenbau und -unterhaltung</p> <p>Gegen die Planfeststellung für den Neubau der A39, Abschnitt 1 bestehen aus Sicht des Betriebs Straßenbau und - Unterhaltung als Träger der Straßenbaulast und der Verkehrssicherungspflicht für die Kreisstraßen des Einwenders keine Bedenken.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
271	<p>Regionalentwicklung</p> <p>Aus Sicht der Kreisentwicklung bestehen gegen das vorliegende Planfeststellungsverfahren keine Bedenken.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Einwand	Antwort
272	Rettungsdienst, Brand- und Katastrophenschutz Aus Sicht des Fachdienstes Rettungsdienst, Brand- und Katastrophenschutz sind keine Auflagen erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
273	Öffentlicher Personennahverkehr Aus Sicht des ÖPNV bestehen gegen das vorliegende Planfeststellungsverfahren keine Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

*) Bei der in der Spalte Einwand bzw. Antwort Bezugsgenommenen Problem-Nr. handelt es sich um die Nummern des Einwands aus der ursprünglichen Erwiderung der Trägerin des Vorhabens aus dem Januar 2020.