

01 - Büro der Oberbürgermeisterin

Datum:
19.02.2025

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:

Abschließende Entscheidung, ob die Hansestadt Lüneburg gegen den Planfeststellungsbeschluss "Neubau A 39, 1. Bauabschnitt: Lüneburg-Nord (AS L 216) bis östlich Lüneburg (AS B 216)" klagt und einstweiligen Rechtsschutz beantragt

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	03.03.2025	Verwaltungsausschuss
N	03.03.2025	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

Der Status der Vorlage ist auf „nicht-öffentlich“ gesetzt, da zum Zeitpunkt der Vorlagengenerierung (noch) nicht die Zuständigkeit des Rates mittels Heranziehungsbeschlusses begründet ist. Sollte der Rat am 03.03.2025 einen solchen fassen, wird der Status der Vorlage unverzüglich auf „öffentlich“ gesetzt.

Im Jahr 2009 hat die Entwurfsplanung für den Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg als vierstreifige Autobahn mit jeweils zwei Fahrstreifen und Standstreifen je Fahrtrichtung begonnen. Die Hansestadt ist seitdem in den verschiedenen Verfahrensschritten immer beteiligt gewesen und hat sich bei den Planungen für den Trassenverlauf innerhalb des Stadtgebietes gegenüber der Planungsbehörde und der Vorhabenträgerin für die Interessen der Hansestadt und ihrer Bürgerschaft intensiv eingesetzt.

Auf Grundlage der Beschlusslagen des Verwaltungsausschusses vom 27.06.2012 (VO/4678/12) und vom 17.07.2012 (VO/4709/12) hat die Hansestadt Lüneburg seit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine kritisch konstruktive Haltung gegenüber dem Bauvorhaben eingenommen. Auf die letztmalige umfassende Vorlage VO/10169/22 wird an dieser Stelle verwiesen.

Der städtische Begleitausschuss A39 wurde frühzeitig als Informations- und Austauschgremium installiert und befasste sich je nach Bedarf mit den jeweiligen Planungsständen und Entwicklungen; er tagte letztmalig am 19.02.2025.

Der nun auf den 18.12.2024 datierte Planfeststellungsbeschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) betreffend den 1. Bauabschnitt der A 39, von der Anschlussstelle Lüneburg-Nord bis Anschluss an die B216 im Bereich des Bilmer Berg, ist in der Zeit vom 22.01.2025 bis zum 04.02.2025 veröffentlicht worden und dokumentiert und präzisiert abschließend die Neubauplanung zur A39 in diesem Abschnitt.

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst 447 Seiten sowie rd. 500 beigefügte Dateien, Pläne und Anhänge, die für eine Prüfung des Beschlusses durch die Verwaltung zu sichten sind. In den Jahren seit 2012 hat die Hansestadt sowohl als Träger öffentlicher Belange als auch als betroffene Grundstückseigentümerin mehrfach Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben, die Eingang in die Planungen der Vorhabenträgerin und folglich in den Planfeststellungsbeschluss nehmen sollten (Stellungnahmen und Einwendungen sind hinterlegt unter www.hansestadt-lueneburg.de -> Bauen und Mobilität -> Mobilität -> A 39 -> Dokumente).

Wesentliche Schwerpunkte städtischer Forderungen waren:

- der bestmögliche Immissionsschutz sowohl hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsemissionen als auch innerhalb der Bauphase durch Baulärm und Erschütterungen,
- ein Umleitungskonzept, das die verkehrlichen Belange der Hansestadt und des Verflechtungsraumes, ihrer Einrichtungen und der betroffenen Anwohner berücksichtigt,
- der Erhalt von Wegebeziehungen, Brückenbauwerken, der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten, der Erschließung und Erreichbarkeit von Einrichtungen,
- die Sicherstellung der Steuerung von Lichtsignalanlagen,
- die Gewährleistung des Brandschutzes, insbesondere bezogen auf das Tunnelbauwerk sowie
- Aspekte des Gewässer- und Artenschutzes.

Angesichts der Auslegung bis zum 04.02.2025 ist anhand der Monatsfrist die Einlegung von Rechtsmitteln beim Bundesverwaltungsgericht bis zum 04.03.2025 möglich. Nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO hat eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss aber keine aufschiebende Wirkung. Im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes kann aber deren Anordnung – ebenfalls beim Bundesverwaltungsgericht – beantragt werden.

Die Verwaltung hat durch die in der Vergangenheit beteiligten Fachbereiche eine Sichtung des Beschlusses vorgenommen, um zu klären, in welchem Umfang städtische Einwendungen und Stellungnahmen der Vergangenheit (abschließend) berücksichtigt wurden. Laut Planfeststellungsbeschluss gelten alle Einwendungen als zurückgewiesen, sofern ihnen nicht durch den Beschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wurde oder sie sich auf anderem Wege, z.B. auch durch Zusagen der Vorhabenträgerin, erledigt haben.

In den bisherigen Verfahrensschritten wurde die auf das Öffentliche Recht spezialisierte Kanzlei Blume, Wiemann, Kiesewetter für die juristische Aufbereitung der städtischen Interessen in Stellungnahmen und Einwendungen beauftragt sowie als Vertretung der Hansestadt in Erörterungsterminen mandatiert.

Für eine juristische Abwägung zwischen den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses und den in der Vergangenheit vorgebrachten Anforderungen und Interessen der Hansestadt, sowie der daraus folgenden Abschätzung von Erfolgsaussichten zur Einlegung von Rechtsmitteln ist deshalb erneut Herr Rechtsanwalt Blume, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, beauftragt worden.

Trotz der umfassenden Dokumentenlage und der anspruchsvollen Zeitschiene zur Prüfung hat die Kanzlei eine Einschätzung zu den Rechtsschutzmöglichkeiten der Hansestadt Lüneburg erstellt, die dieser Vorlage als **Anlage** beigelegt ist.

Herr Rechtsanwalt Blume geht hierbei sowohl auf die Zulässigkeitsvoraussetzungen ein, auf die im Wesentlichen zu betrachtenden Prüffelder als auch auf die Erfolgsaussichten der möglichen Rechtsbehelfe. **Zur Sitzungsvorbereitung wird um Sichtung des Schriftsatzes gebeten, auf den in der Sitzung Bezug genommen wird.** Die Verwaltung kann die getätigten fachlichen Ausführungen der Kanzlei als schlüssig nachvollziehen und teilt grundsätzlich die anwaltliche Einschätzung zu den Erfolgsaussichten von Rechtsmitteln.

Im Rahmen der Sitzung des Verwaltungsausschusses wird Herr Rechtsanwalt Blume mündlich umfassend zu den Optionen und Erfolgsaussichten der möglichen Rechtsmitteln vortragen und für Nachfragen zur Verfügung stehen.

Zu den ggf. entstehenden Kosten und dem Prozesskostenrisiko sind entsprechende Schätzungen bei den finanziellen Auswirkungen aufgenommen worden (s.u.).

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen

Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ _____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

Die Vorgaben wurden eingehalten.

Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 50,--

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten: Prozesskostenrisiko einer Klage liegt bei mind. 20.000 €,

Kosten d. Beantragung einstweiligen Rechtsschutzes bei mind. 8.000 €

(bei Vertretung durch einen Rechtsanwalt zu gesetzlichen Gebühren)

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja X

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Schriftsatz zu Rechtsschutzmöglichkeiten der Kanzlei Blume, Wiemann, Kiesewetter vom

28.02.2025

Beschlussgegenstand:

Eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss "Neubau A 39, 1. Bauabschnitt: Lüneburg-Nord (AS L 216) bis östlich Lüneburg (AS B 216)" wird durch die Hansestadt erhoben.

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

03 - Steuerung und Service

30 - Rechtsamt

Fachbereich 3a - Ordnung und Bürgerservice

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Hansestadt Lüneburg
Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich 3b
Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Per Mail juergen.kipke@stadt.lueneburg.de

Tel.-Durchwahl: 0 41 31 / 400 55 - 20
**Unser Zeichen: 000189-17/BL/HOL / Hansestadt Lüneburg – Planfeststellung
A 39, Abschnitt 1**

28.02.2025

Sehr geehrter Herr Kipke,

entsprechend der Vorbesprechung mit Herrn Moßmann und Ihnen nehme ich nachstehend zu den Rechtsschutzmöglichkeiten der Hansestadt Lüneburg gegen den Planfeststellungsbeschluss (PFB) der NLStbV betreffend den 1. Bauabschnitt der A 39 Stellung und deren Erfolgsaussichten nach überschlägiger Prüfung der Unterlagen Stellung.

I. Klage

Zulässiger Rechtsbehelf gegen den PFB ist die Klage. Eine Klage ist spätestens am 4. März 2025 beim BVerwG einzureichen. Sie müsste innerhalb von 10 Wochen ab Klageerhebung begründet

Rechtsanwälte
Partnerschaft mbB

Alexander Blume*
Rechtsanwalt, Fachanwalt
für Verwaltungsrecht und
für Agrarrecht

Rolf Wiemann*
Rechtsanwalt, Fachanwalt
für Verwaltungsrecht

Dr. Rudolf Kiesewetter LL. M.*
Rechtsanwalt, Fachanwalt
für Verwaltungsrecht

Dr. Klaus-Albrecht Sellmann
Rechtsanwalt
(bis 31.12.2018)

Elke Sellmann
Rechtsanwältin
(bis 31.12.2020)

*Partner

Stresemannstraße 6
21335 Lüneburg
Fon 04131 400 55-0
Fax 04131 400 55-55
info@kanzlei-bwk.de
kanzlei-bwk.de

Konto-Nr.: 32 102
Sparkasse Lüneburg IBAN:
DE49 2405 0110 0000 0321 02
SWIFT-BIC: NOLADE21LBG
Rechtsanwälte
Partnerschaft mbB
Sitz Lüneburg
AG Hannover PR 201038

werden; späterer Vortrag würde vom BVerwG grds. nicht mehr zu berücksichtigen sein.

Eine Klage der Hansestadt wäre zulässig, wenn und soweit die Hansestadt geltend machen könnte, durch den PFB in eigenen Rechten verletzt zu sein. Sie wäre begründet, wenn eine Verletzung eigener Rechte durch den PFB festgestellt werden könnte.

Was können in diesem Sinne eigene Rechte einer Gemeinde sein?

Eine Gemeinde kann als eigene durch den PFB ggf. verletzte Rechte ihr Eigentum an Grundstücken ins Feld führen, die das planfestgestellte Vorhaben in rechtswidriger Art und Weise in Anspruch nimmt oder beeinträchtigt. Zudem kann sie durch das planfestgestellte Vorhaben in ihrer in Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG verbürgten Selbstverwaltungsgarantie in Form der Planungshoheit verletzt sein (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.06.2024 – 11 A 13/23 –, juris Rn. 15).

Dabei geben weder die in Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG verbürgte kommunale Selbstverwaltungsgarantie und Planungshoheit noch das zivilrechtliche Eigentum an den Grundstücken, die durch das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen werden, einer Gemeinde einen Anspruch auf gerichtliche Überprüfung der objektiven Rechtmäßigkeit der Planungsentscheidung (sog. Vollüberprüfungsanspruch) (vgl. BVerwG, a.a.O., juris Rn. 18).

Hierin unterscheidet sich die Position einer Gemeinde von der eines privaten Grundstückseigentümers, dem auf der Grundlage des PFB die Enteignung eigener Flächen droht. Der ggf. von einer Enteignung betroffene Private kann grds. auch die Verletzung von Vorschriften des objektiven Rechts rügen, die keinen Bezug zu seinen eigenen Rechten haben wie z.B. Vorschriften des Natur- und Artenschutzrechts. Dies ist einer Gemeinde verwehrt.

Das BVerwG führt zu den Rügemöglichkeiten einer Gemeinde in ständiger Rechtsprechung weiter Folgendes aus (vgl. BVerwG, Urt. v. 02.10.2024 – 11 A 15/23 –, juris Rn. 15):

„Eine Gemeinde ist auch nicht befugt, im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger geltend zu machen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 15. Dezember 2016 - 4 A 4.15 - BVerwGE 157, 73 Rn. 13, vom 9. November 2017 - 3 A 2.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 79 Rn. 26 und vom 10. April 2019 - 9 A 22.18 - BVerwGE 165, 185 Rn. 11). Es ist ihr verwehrt, sich zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts aufzuschwingen (BVerwG, Beschluss vom 6. Juni 2024 - 7 VR 4.24 - juris Rn. 22).

Sie kann nur die Verletzung gerade sie schützender Normen des Verfahrensrechts und des materiellen Rechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer eigenen schutzwürdigen Belange rügen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 3. November 2020 - 9 A 12.19 - BVerwGE 170, 33 Rn. 25, vom 16. März 2021 - 4 A 10.19 - NVwZ 2021, 1615 Rn. 13 und vom 10. November 2022 - 4 A 16.20 - juris Rn. 11). Wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehungen kann sie auch die Kontrolle der den eigenen Belangen bei der Abwägung gegenübergestellten Belange verlangen (BVerwG, Urteile vom 24. November 2010 - 9 A 13.09 - BVerwGE 138, 226 Rn. 54, vom 15. Oktober 2020 - 7 A 10.19 - juris Rn. 38 und vom 10. November 2022 - 4 A 16.20 - juris Rn. 16).“

Das im Rahmen eines von der Hansestadt angestrebten Klageverfahrens gegen den PFB maßgebliche – dem Vorstehenden zufolge limitierte (s.o.) – Prüfprogramm würde danach im Wesentlichen folgende Punkte umfassen:

1. Planrechtfertigung

2. Verfahrensmängel

3. Städtisches Eigentum an betroffenen Grundstücken

4. Gemeindliche Planungshoheit.

Zu 1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung betrifft die Frage, ob es für das Vorhaben einen die Planung tragenden Verkehrsbedarf gibt.

Ob die Planrechtfertigung zu den für eine Gemeinde rügefähigen Punkten gehört, hat der für straßenrechtliche Fachplanungen zuständige 9. Senat des BVerwG, soweit ersichtlich, bislang noch nicht abschließend entschieden (vgl. BVerwG. Urt. v. 3.11.2020 – 9 A 6/19 –, juris Rn. 12).

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für das Vorhaben aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung im 5. und 6. FStrAbÄndG. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan unter der lfd. Nr. 701 der Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Die sich aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ergebende Bindungswirkung wird aller Voraussicht nach nicht mit Erfolg in Frage gestellt werden können. Auf die diesbezüglichen umfangreichen, bei überschlägiger Betrachtung nach Einschätzung des Unterzeichners plausiblen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde NLStbV in der Begründung des PFB, S. 186 ff., wird verwiesen.

Dass die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung mit der europäischen UVP-Richtlinie im Einklang steht, hat das BVerwG mit Urteil vom 07.07.2022 – 9 A 1/21 –, juris Rn. 47 festgestellt.

Zu 2. Verfahrensmängel

Verfahrensmängel sind nach kursorischer Prüfung vor dem Hintergrund der ausführlichen Ausführungen im PFB im Grunde nicht ersichtlich.

Evtl. könnte der Umstand, dass der nachgereichte Fachbeitrag Klimaschutz, mit dem den Anforderungen des § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) genüge getan werden soll, nicht mehr ins Beteiligungsverfahren gegeben wurde, einen Anhaltspunkt für einen Verstoß gegen Verfahrensvorschriften geben.

Allerdings würde sich ein solcher Verstoß nicht auf die materiellen Ansprüche der Hansestadt auswirken können. Denn zum einen fehlte der Hansestadt für eine Verletzung des Berücksichtigungsgebots gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG bereits die Rügebefugnis, weil es insoweit nicht um eigene Rechtspositionen der Stadt ginge. Zum anderen begründet das KSG generell keine subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.06.2024 – 11 A 13/23 –, juris Rn. 25).

Da sich der PFB mit dem Thema des Klimaschutzes im Sinne des § 13 KSG im Übrigen eingehend und durchaus nachvollziehbar auseinandersetzt, spricht m.E. Vieles dafür, dass das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG hinreichende Beachtung gefunden hat. Fehlt es an der Verletzung materiellen Rechts, wird ein etwaiger Verfahrensmangel in diesem Punkt auf Klage der Hansestadt nicht zur Aufhebung des PFB führen.

Zu 3. Städtisches Eigentum an betroffenen Grundstücken

Die Hansestadt kann einen Eingriff in ihr zivilrechtliches Eigentum rügen, wenn Nutzer oder Bewohner ihrer Grundstücke in rechtswidriger Weise vorhabenbedingten Immissionen ausgesetzt würden (vgl. BVerwG, a.a.O., juris Rn. 27).

Rechtswidrige vorhabenbedingte Immissionen (z.B. Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen), denen nichtstädtische Grundstücke oder generell Einwohnerinnen und Einwohner der Hansestadt ausgesetzt sein würden, verletzen, dies sei nochmals betont, die Hansestadt nicht in eigenen Rechten. Rechtsverletzungen Dritter kann die Hansestadt nicht aus eigenem Recht rügen.

Städtische Grundstücke liegen, insbesondere was Lärmimmissionen betrifft, im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Dies gilt u.a. für die Kindertagesstätte Brandheider Weg.

Der PFB befasst sich eingehend mit dem Thema des Immissions-schutzes, S. 202 ff. Die den Ausführungen zugrunde liegenden Gutachten sind, soweit dies derzeit bei allein möglicher kursorischer Betrachtung beurteilt werden kann, nach den zu beachtenden Regelwerken und Methodiken erstellt worden.

Bei Lichte betrachtet gehen die Gutachten über das gesetzlich Gebotene sogar hinaus. Wie in der Planbegründung ausgeführt, wäre der Lärmschutz an sich nur anhand der RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990) zu ermitteln gewesen. Die Planfeststellungsbehörde entsprach allerdings der Forderung u.a. der Hansestadt, den Lärmschutz anhand der aktuellen RLS-19 zu ermitteln, was letztlich zu geringfügig höheren Lärmschutzansprüchen geführt hat.

Die Gutachten weisen u.a. für das o.a. städtische Grundstück auch in Ansehung der Umsetzung grundsätzlich **vorrangig** durchzuführender **Maßnahmen des sog. aktiven Schallschutzes** (LSW, OPA, Tunnelbauwerk, Lärmschutzkonzept) eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte aus. Daraus folgt – im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben (u.a. § 41 BImSchG) und der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung – indessen nicht die Unzulässigkeit des Vorhabens, sondern die Zuerkennung eines **Anspruchs auf sog. passiven Schallschutz**, d.h. auf die Erstattung von Kosten für die Durchführung von Schutzmaßnahmen an den in Rede stehenden schutzbedürftigen Gebäuden. Ein

solcher Anspruch wird dem Grundstück der Kindertagesstätte Brandheider Weg dem Grunde nach zuerkannt.

Fraglich könnte allerdings sein, ob die Verkehrszahlen, auf denen die gutachterlichen Berechnungen beruhen, plausibel sind. Die Gutachten arbeiten mit einer Verkehrsprognose, die sich auf den Prognosehorizont 2030 bezieht.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urt. v. 05.10.2021 – 7 A 13/20 –, juris Rn. 86)

„ist [bei Infrastrukturprojekten] ein Zeitraum von 10 Jahren ab Planfeststellung in der Regel hinreichend; auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist dabei nicht abzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Juni 2017 - 3 A 1.16 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 77 Rn. 87).

Grundsätzlich ist die zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses vorliegende aktuelle Prognose zu verwenden. ...“.

Vorliegend beträgt der Zeitraum zwischen dem Erlass des PFB und dem Prognosejahr 2030 lediglich 5 bzw. 6 Jahre. Dieser Zeitraum ist, gemessen an den regelmäßig zu verlangenden 10 Jahren, sehr kurz. Darauf hatte die Hansestadt in ihrer Stellungnahme im Jahr 2022 hingewiesen und den Prognosezeitraum 20235 gefordert. Ob der Zeitraum von nur 5 bzw. 6 Jahren zu kurz gewählt wurde, ließe sich ggf. thematisieren,

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass, wie u.a. der LZ vom 19. Februar 2025 zu entnehmen war, für die niedersächsischen Autobahnen die Verkehrsprognose für 2040 jetzt vorliegt. Nach der Verkehrsprognose 2040 ist mit einer Zunahme des Lkw-Verkehrs um bis zu 20 % zu rechnen, allerdings bei einer Abnahme des Pkw-Verkehrs um rund 15 %. Auch wenn „die zum Zeitpunkt des Erlasses des PFB vorliegende aktuelle Prognose“ offiziell noch nicht die Verkehrsprognose 2040 gewesen sein sollte,

könnte man die Frage stellen, ob die Planfeststellungsbehörde nicht bereits die neue Prognose 2040, deren Daten für sie vermutlich schon vor der offiziellen Veröffentlichung zugänglich waren, mindestens hätte in den Blick nehmen müssen.

Ob und wie sich die Zugrundelegung der Annahmen der Verkehrsprognose 2040 auf die Verkehrslärmimmissionen im Stadtgebiet auswirken würde, wäre gutachterlich zu betrachten.

Die Beeinträchtigung nichtstädtischer Grundstücke durch Verkehrslärmimmissionen kann die Hansestadt, wie gesagt, nicht geltend machen. Dies gilt z.B. für den Schutz der Grundstücke Dritter gegenüber Baulärm. Dies gilt auch im Hinblick auf die sechs Wohnhäuser im Bereich Goseburg, die dort in einem Mischgebiet liegen und bereits heute Lärmimmissionen jenseits der Schwelle zur Gesundheitsgefahr ausgesetzt sind. Die Stadt ist insoweit nicht in eigenen Rechten betroffen. Entsprechendes gilt im Hinblick auf die im Verfahren wiederholt erhobenen Forderungen nach Erhöhung von Lärmschutzwällen, nach der Verlängerung des Tunnelbauwerks nach Süden oder dem Belassen von vorhandenen, die Einwirkung von Lärm mindernden Anlagen.

Zu 4. Gemeindliche Planungshoheit

Fraglich ist ferner, ob die Hansestadt durch das planfestgestellte Vorhaben in ihrer gemeindlichen Planungshoheit verletzt sein kann.

Das BVerwG führt dazu aus (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.06.2024 – 11 A 13/23 –, juris Rn. 53):

„Die dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG zuzuordnende gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Pla-

nung der Gemeinde stört, wesentliche Teile des Gemeindegebietes wegen seiner Großräumigkeit einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus muss die Planfeststellungsbehörde auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend dergestalt Rücksicht nehmen, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise "verbaut" werden (vgl. BVerwG, Urteile vom 6. September 2018 - 3 A 15.15 - NVwZ 2019, 313 Rn. 28, vom 4. April 2019 - 4 A 6.18 - juris Rn. 34, vom 15. Oktober 2020 - 7 A 10.19 - juris Rn. 39, vom 27. Juli 2021 - 4 A 14.19 - BVerwGE 173, 132 Rn. 85 und vom 7. Oktober 2021 - 4 A 9.19 - UPR 2022, 98 Rn. 63)."

Es ergeben sich danach folgende Fragen:

1. Stört das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde?
2. Entzieht das Vorhaben wesentliche Teile des Gemeindegebietes wegen seiner Großräumigkeit einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung?
3. Beeinträchtigt das Vorhaben gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich?
4. Werden durch das Vorhaben von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten unnötigerweise "verbaut"?

Wären eine oder mehrere Fragen mit „Ja“ zu beantworten, folgte daraus nicht, dies ist zu betonen, bereits die Rechtswidrigkeit des PFB zu Lasten der Hansestadt. Vielmehr handelte es sich dann zunächst einmal nur um relevante Belange der Hansestadt, die in die planerische Abwägung eingestellt, dort zutreffend gewichtet und

mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen in einen gerechten Ausgleich gebracht worden sein müssten. Nur wenn die planerische Abwägung zu Lasten der Hansestadt fehlerhaft wäre, könnten sich wehrfähige Ansprüche der Hansestadt ergeben.

Zu 1. Bestimmte Planung der Gemeinde

Angesprochen sind hier gemeindliche Planungen, die hinreichend verfestigt sind, also z.B. rechtsverbindliche Bebauungspläne oder im Aufstellungsverfahren weit vorangeschrittene Bebauungspläne.

Das Vorhaben greift partiell auf Flächen in Bebauungsplangebieten zu. Die Flächeninanspruchnahme ist, soweit ersichtlich, nicht raumgreifend. Von einer nachhaltigen Störung konkreter verfestigter gemeindlichen (Bauleit-)Planungen wird man daher eher nicht ausgehen können.

Dies gilt u.a. auch für die Bauleitplanungen für die Gewerbegebiete im Bereich Bilmer Berg II und III. Zum einen sind die Planungsverfahren noch nicht so weit vorangeschritten, dass sie als hinreichend verfestigte Planungen gelten können. Zum anderen sind die Gewerbegebiete nach diesseitigem Kenntnisstand auch in Ansehung der in diesem Bereich geplanten Trasse der A 39 plan- und umsetzbar.

Nicht zuletzt aus diesem Grund bewirkt die Nebenbestimmung 1.9.1.1 Abs. 2, S. 49 des PFB, keine Beeinträchtigung der Rechte der Hansestadt. Die Hansestadt wäre durch eine zeitlich zunächst einmal nicht näher eingrenzbar Nichtfortführung des Baus des südöstlichen Teilabschnitts des 1. Bauabschnitts der A 39 nicht belastet. Sie könnte ihre Bauleitplanung im Bereich Bilmer Berg unter Beachtung des planfestgestellten Vorhabens vorantreiben. Sollte das planfestgestellte Vorhaben in diesem Bereich letztlich nicht umgesetzt werden, könnte die Hansestadt ihre Planung an den dann neuen Rechtszustand anpassen. Abgesehen davon begründet der PFB keine Baupflicht, sondern schafft Baurecht, das

genutzt werden kann, aber nicht genutzt werden muss. So oder so, d.h. auch ohne die Nebenbestimmung 1.9.1.1 Abs. 2, könnte die Stadt nicht zwingend von der Umsetzung des PFB im fraglichen Bereich ausgehen und müsste bei ihren Planungen den Inhalt des PFB zugrunde legen.

Zu 2. Wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen?

Dass das Vorhaben wesentliche Teile des Gemeindegebietes wegen seiner Großräumigkeit einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht, ist nicht ersichtlich. Zu erheblichen Teilen verläuft die A 39 im Bereich der Trasse der B 4. Dort, wo sie verschwenkt, geschieht dies in einem Maße und in einer Lage, die den Schluss, wesentliche Teile des Gemeindegebietes würden einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen, nicht trägt.

Zu 3. Erhebliche Beeinträchtigung gemeindlicher Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit?

Belastbare Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt, drängen sich prima facie nicht auf.

a) Kindertagesstätten, Schulen

Die Funktionsfähigkeit städtischer Kindertagesstätten und Schulen wird mutmaßlich nicht erheblich beeinträchtigt werden. Soweit eine Einrichtung wie etwa die Kindertagesstätte Brandheider Weg erheblichen Immissionen ausgesetzt wird, besteht Anspruch auf passiven Schallschutz. Der Betrieb der Einrichtung, der sich auf die Tagzeit beschränkt und nicht in die Nachtzeit ausgedehnt ist, wird weitergeführt werden können.

Nicht auszuschließen ist, dass die Einrichtungen während der Bauphase oder in der Betriebsphase im Havariefall auf der A 39 aufgrund von vorhabenbedingten Verkehrsbeeinträchtigungen

im Stadtgebiet nicht immer uneingeschränkt erreicht werden können. Die Beeinträchtigungen wären aber aller Voraussicht nach nicht von solchem Ausmaß und solcher Dauer, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Einrichtungen als Ganzes ausgegangen werden müsste.

Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, auch des fußläufigen Verkehrs, z.B. durch Staus etc. wären ein Thema des Straßenverkehrsrechts und der dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Es wäre kein Thema, das die Stadt im eigenen Wirkungs- und Aufgabenkreis, der der Selbstverwaltungsgarantie des Art 28 Abs. 2 GG zugeordnet werden könnte, als ihr Thema und ihren eigenen Belang geltend machen könnte.

b) Gemeindliches Straßen- und Wegenetz

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Funktionsfähigkeit des städtischen Straßen- und Wegenetz als öffentliche Einrichtung der Hansestadt durch das Vorhaben – weder in der Bau- noch in der Betriebsphase – in seiner Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Unvermeidliche temporäre Beeinträchtigungen sieht sie im Rahmen der planerischen Abwägung als hinnehmbar und verhältnismäßig an.

Allerdings hält die Planfeststellungsbehörde es für erforderlich, in der Nebenbestimmung 1.9.8 Abs. 3 PFB (S. 68) das Zusammenwirken des Vorhabenträgers und insbesondere der Straßenverkehrsbehörden für den Fall zu regeln, dass vorhabenbedingte Maßnahmen in den öffentlichen Straßenverkehr eingreifen. Ziel ist es, nachhaltige Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem nachgeordneten, das Stadtgebiet erschließenden Straßennetz zu verhindern.

Die hierzu in der Nebenbestimmung 1.9.8 Abs. 3 PFB festgelegten Maßnahmen erscheinen nicht ausreichend, um nachhaltige Beeinträchtigungen des nachgeordneten, das Stadtgebiet erschließenden Straßennetzes zu verhindern.

Exemplarisch sei verwiesen auf verschiedene Tiefbaumaßnahmen der Hansestadt Lüneburg und der Deutschen Bahn, die teilweise bereits begonnen haben und sich nach derzeitigem Planungsstand von Anfang 2025 bis Mitte 2027 erstrecken:

Es handelt sich zum einen um Tiefbauarbeiten auf der Dahlenburger Landstraße, einer der Hauptverkehrsstraßen (in Abschnitten bis zu 20.000 DTV) im östlichen Stadtgebiet, die auf den innerstädtischen Stadtring führen. Diese Maßnahmen dienen im Wesentlichen der städtebauvertraglich vorgesehenen Erschließung eines innerstädtischen B-Plangebietes. Verbunden ist mit der Maßnahme aber auch die Erneuerung des vorhandenen Abwasserkanals und dessen Anpassung an Starkregenereignisse sowie die Herstellung eines Lückenschlusses zwischen zwei vorhandenen Fernwärmenetzen. Der 1. Bauabschnitt dieser Maßnahme hat im Februar 2025 begonnen und soll ab Mitte 2025 als Bestandteil einer innerstädtischen Umleitungsstrecke zur Verfügung stehen, wenn sich der 2. Bauabschnitt anschließt. Dieser wird unter Vollsperrung der Dahlenburger Landstraße auf einem Abschnitt von rund 400 m durchgeführt.

Parallel wird auf der nördlich liegenden Bleckeder Landstraße, ebenfalls eine Hauptverkehrsstraße mit Zubringerfunktion an den Stadtring (in Abschnitten bis zu 16.500 DTV), durch die Deutsche Bahn eine Brückenerneuerung durchgeführt. Diese führt zu einer Vollsperrung der Bleckeder Landstraße mit einer geplanten Sperrzeit von ca. 2 Jahren, gerechnet ab geplantem Baubeginn ab 07/2025.

In der Phase der parallelen Vollsperrung der beiden Hauptverkehrsstraßen dient als östliche Erschließung eine Umleitungsstrecke über den befahrbaren Teil der Bleckeder Landstraße und

eine Querverbindung zu der im westlichen Abschnitt wieder befahrbaren Dahlenburger Landstraße. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass sowohl die Bleckeder Landstraße als auch die Dahlenburger Landstraße über Anschlussstellen an die derzeitige B 4 und künftige A 39 haben werden.

Der PFB sieht einen Rück- und Neubau dieser Anschlussstellen der künftigen A 39 an die Bleckeder Landstraße (siehe 1.2.1 S. 16, 2. Spiegelpunkt) sowie an die Dahlenburger Landstraße (siehe 1.2.1 S. 16, 3. und 4.-letzte Spiegelpunkte) vor. Die unter der Nebenbestimmung 1.9.8 Abs. 3 festgelegten Maßnahmen sind insofern unzureichend, als dass sie der Hansestadt Lüneburg als Straßenbaulastträgerin und in ihrer Funktion als Straßenverkehrsbehörde nicht annähernd die Chance gegeben, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gemeindlichen Straßennetz zu gewährleisten.

Denn die Abstimmung von Maßnahmen, die mit dem Bau der A 39 verbunden sind und in den öffentlichen Straßenverkehr eingreifen, können nicht binnen 2 Wochen zwischen Vorhabens-trägerin, Straßenverkehrsbehörde und „Straßenmeisterei“ abgestimmt werden, wenn dabei Straßen tangiert sind, die schon jetzt zwingende Bestandteile eines innerstädtischen Umleitungskonzeptes sind und beispielsweise im Falle des Rück- und Neubaus der Anschlussstelle Bleckeder Landstraße faktisch zwei maßgebliche östliche Haupteerschließungsstraßen „wegbrechen“.

Mit anderen Worten: Maßnahmen, die mit dem Bau der A 39 verbunden sind und in den innerstädtischen Straßenverkehr eingreifen, sind so rechtzeitig mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen, dass realistischere eine sinnvolle Koordinierung gelingen kann, im Zweifel sind sie so lange hinauszuschieben, bis die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gemeindlichen Straßennetz wieder gewährleistet werden kann, weil innerstädtische Baumaßnahmen abgeschlossen sind. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass ein Rück- und Neubau der Anschlussstelle

Bleckeder Landstraße erst dann erfolgen kann, wenn die oben beschriebenen innerstädtischen Baumaßnahmen nach derzeitiger Planung Mitte 2027 abgeschlossen sind.

Unter Einbeziehung von geplanten Baumaßnahmen der Deutschen Bahn im Rahmen der sog. Qualitätsoffensive in 2026 und der sog. Generalsanierung 2029 verschärft sich die Problematik insofern, als dass diese Maßnahmen eine zehnwöchige Sperrung der Bahnstrecke Uelzen – Lüneburg (2026) und rund sechsmonatige Sperrung der Bahnstrecke Uelzen – Lüneburg – Hamburg mit sich bringen und damit das innerstädtische Straßennetz durch Schienenersatzverkehr (Busse) eine erhebliche Mehrbelastung erfahren wird. Der Busverkehr soll zumindest teilweise über die Bleckeder Landstraße auf der oben beschriebenen Umleitungsstrecke über die B 4/A 39 abgeführt werden.

Auch wenn hier in erster Linie Fragen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit straßenverkehrsrechtliche Themen angesprochen sind, die nicht den eigenen Rechtskreis der Hansestadt betreffen und nicht per se gleichzusetzen sind mit der Frage nach erheblichen Funktionsbeeinträchtigungen der öffentlichen Einrichtung Straßen- und Wegenetz der Hansestadt, stellt sich angesichts der vorstehend geschilderten gravierenden Probleme die Frage, ob die ungenügende Nebenbestimmung 1.9.8 Abs. 3 PFB letztlich nicht doch auch zu gravierenden Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des städtischen Straßen- und Wegenetzes führen kann.

Ob es vor diesem Hintergrund gelingen kann, auf dem Klageweg zum Schutz eigener Rechte der Hansestadt eine Ergänzung der Nebenbestimmung 1.9.3 Abs.3 PFB dahingehend zu erreichen, dass längere Beteiligungsfristen einzuhalten sind, ist angesichts des straßenverkehrsrechtlichen Schwerpunkts der Nebenbestimmung aber fraglich.

c) Städtische Feuerwehr

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urt. v. 03.11.2020 – 9 A 6/19 –, juris Leitsatz 1, Rn. 10) kann eine Gemeinde gegen ein fachplanerisches Vorhaben geltend machen, dass es ihr wegen zusätzlicher Kosten des Brandschutzes die Erfüllung der Selbstverwaltungsaufgabe (Art. 28 Abs. 2 GG), eine leistungsfähige Feuerwehr zu unterhalten, wesentlich erschwere oder gar unmöglich mache.

Bedenken wegen derart hoher zusätzlicher brandschutzbedingter Kostenbelastungen wurden im Planfeststellungsverfahren von der Hansestadt nicht geltend gemacht. Zudem verpflichtet die Nebenbestimmung 1.9.1.3 Abs. 9 den Vorhabenträger, die technische Brandschutzplanung im Benehmen mit der zuständigen Feuerwehr abzustimmen.

Zu 4. Unnötiges „Verbauen“ konkret in Betracht gezogener städtebaulicher Planungsmöglichkeiten?

Angesprochen ist die Flächennutzungsplanung. Die Hansestadt hat 2023 Aufstellungsbeschlüsse zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes Nr. 103 II „Bilmer Berg II“ gefasst und darin den Trassenverlauf der A 39 einschließlich der Anschlussstelle im fraglichen Bereich berücksichtigt. Ein abwägungserheblicher Konflikt zwischen Vorhaben und Bauleitplanung ist angesichts dessen nicht erkennbar. Im Übrigen dürfte der Hinweis im PFB, S. 354, richtig sein, dass auch in Ansehung der Trasse der A 39 hinreichend Raum für entsprechende Planungen verbleibt und auch sonst das planfestgestellte Vorhaben die Gewerbeentwicklung nicht behindert.

Festzuhalten ist danach, dass einiges dafürspricht, dass die gemeindliche Planungshoheit durch das Vorhaben in der einen oder anderen Weise zwar berührt sein kann, dass nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf diese Belange indessen letztlich zu-

mutbar und verhältnismäßig sind. Eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit durch das Vorhaben und den PFB liegt nicht offen zutage.

Fazit zu I.:

In Anbetracht der auf die Verletzung eigener Rechte begrenzten Rügemöglichkeiten der Hansestadt würde eine mutmaßlich zulässige Klage nur geringe Erfolgsaussichten besitzen.

Eine Rechtsposition, aus der heraus die Hansestadt die Aufhebung des gesamten PFB erreichen könnte, sehe ich nicht.

Der kurze Prognosehorizont von 5 bzw. 6 Jahren und das Vorliegen der Verkehrsprognose 2040 und die sich aus ihnen u.U. ergebenden Änderungen der Verkehre und ihrer Zusammensetzung können im Hinblick auf städtische Grundstücke und Einrichtungen thematisiert werden. Ob sich daraus zusätzliche Lärmschutzansprüche zugunsten städtischer Grundstücke ergeben, lässt sich derzeit nicht absehen.

Sofern sich die Hansestadt dennoch für die Erhebung einer Klage entschieden sollte, würde sich die Klageschrift aus o.g. Gründen darauf beschränken, den Sachverhalt kurz darzustellen, das Klagebegehren der Hansestadt zu umreißen und die Erwägungen anzudeuten, die für eine Verletzung der Rechte der Hansestadt sprechen könnten. Die eigentliche Klagebegründung einschließlich konkreter Klageanträge müsste dann innerhalb von 10 Wochen nach Klageerhebung vorgelegt werden.

II. Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage

Nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO hat eine Anfechtungsklage gegen den PFB keine aufschiebende Wirkung. Der Vorhabenträger könnte den PFB mithin trotz der Klage umsetzen. Um dies zu

verhindern, besteht die Möglichkeit, einen (Eil-)Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung zu stellen.

Voraussetzung für einen solchen Eilantrag ist, dass eine Anfechtungsklage erhoben wird. Die Anfechtungsklage wäre auf die Aufhebung des PFB insgesamt oder von isoliert aufhebbaaren Nebenbestimmungen zu richten. Erfolgversprechende Ansätze für eine Anfechtungsklage in diesem Sinne sind nicht ersichtlich.

Werden mit der Klage nur Verpflichtungsbegehren verfolgt, die auf die Ergänzung des PFB um weitere Nebenbestimmungen zum Schutz der Rechte der Hansestadt gerichtet wären, käme ein Eilantrag nach § 80 VwGO – mangels Aufhebungsbegehrens – nicht in Betracht.

Unabhängig davon könnte ein Eilantrag nur dann Erfolg haben, wenn sich der PFB bei summarischer Betrachtung zu Lasten der Hansestadt als voraussichtlich rechtswidrig erwiese. Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass sich der PFB schon bei summarischer Betrachtung als rechtswidrig erwiese und das Interesse der Hansestadt an der aufschiebenden Wirkung der Klage das erhebliche, gesetzlich verankerte öffentliche Interesse an der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwäge, fehlen.

Von einem Eilantrag gegen den PFB sollte daher mangels hinreichender Erfolgsaussichten abgesehen werden.

Sofern sich die Hansestadt dennoch für einen Eilantrag entscheiden sollte, wäre zu bedenken, dass dieser ebenfalls bis zum 4. März 2025 beim BVerwG eingehen und sogleich vollständig begründet werden müsste.

III. Fazit

Eine Klage der Hansestadt gegen den PFB wäre voraussichtlich zulässig, aber – nach nur möglicher cursorischer Betrachtung – mit erheblicher Wahrscheinlichkeit unbegründet.

Anhaltspunkte dafür, dass der PFB die Hansestadt in ihren eigenen Rechten verletzt, drängen sich nicht auf.

Der kurze Prognosehorizont 2030 und das Vorliegen der Verkehrsprognose 2040 könnten aber Anlass geben, die Behandlung des Themas Immissionsschutz im PFB in Bezug auf städtische Grundstücke und öffentliche Einrichtungen der Hansestadt zu hinterfragen. Ebenfalls hinterfragen ließe sich, ob die Regelungen zur Steuerung der Auswirkungen vorhabenbedingter Eingriffe in den öffentlichen Straßenverkehr vor dem Hintergrund der o.a. Baumaßnahmen wirklich ausreichen, um die Funktionsfähigkeit des städtischen Straßen- und Wegenetzes zu gewährleisten.

Ein Eilantrag ist nicht zielführend.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

(Blume)

