

## **Einstimmiger Ratsbeschluss vom 15. März 2012:**

Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren für die Umgestaltung der B 82 zwischen der B 248 und Ortsumgehung Langelsheim – Astfeld:

- **Der Rat der Stadt Langelsheim lehnt die geplante Umgestaltung der B 82 zwischen der B 248 und der Ortsumgehung Langelsheim – Astfeld in der vorgelegten Form ab, da die vorgelegte Variante unausgewogen ist und erhebliche Nachteile sowohl für die Kommunen (als zukünftige Straßenbaulasträger mit den damit verbundenen erheblichen Verpflichtungen, Stichworte Straßenunterhaltung, Winterdienst) als auch für die betroffene Landwirtschaft (längere und aufwändigere Fahrwege) mit sich bringen würde. Dies ist nicht hinnehmbar.**
- **Anstelle der geplanten kostenintensiven Errichtung eines Brückenbauwerkes in Höhe der Einmündung der L 496 in die B 82 mit Anrampungen und Auffahrt/Zufahrt ist vorrangig und zielgerichtet die Verwirklichung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle zu untersuchen unter Beibehaltung der bisherigen Verkehrsführung, zumal die mit der Planung beabsichtigte neue Verkehrsführung in einer 2+1-Betriebsform sich bis zum Autobahnzubringer ohnehin nicht verwirklichen lassen wird (Stichwort Engpass Ödishausen). Damit könnten auch die seitens der Landwirtschaft benötigten Anbindungen und Querungsmöglichkeiten der B 82 wie bisher erhalten bleiben.**
- Im Übrigen nimmt die Stadt Langelsheim im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Planung wie folgt Stellung:

Einleitend sei angemerkt, dass der Stadt Langelsheim die Gründe für eine Umgestaltung sehr wohl bewusst sind.

Besonders erwähnt sei in diesem Zusammenhang der Kreuzungsbereich der B 82 mit der L 496, wo es immer wieder schwere Verkehrsunfälle gegeben hat, leider auch mit einigen Verkehrstoten.

Die Einrichtung eines Geschwindigkeitstrichters im Kreuzungsbereich in der Vergangenheit hat zwar die Situation etwas entschärft, bringt jedoch dann nicht einen dauerhaften Erfolg, wenn Verkehrsteilnehmer unaufmerksam sind oder sich nicht an die vorgegebenen Verkehrsregelungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote) halten.

Insofern wird das mit der angestrebten Umbaumaßnahme verbundene Ziel zur Entschärfung des Unfallschwerpunkts und zur Schaffung von mehr Verkehrssicherheit anerkannt.

Auch wird die Einrichtung einer sog. 2+1-Betriebsform auf der B 82 erkennbar für einen besseren Verkehrsfluss sorgen. So sind zumindest die Erfahrungen im östlichen Teil der B 82 im Bereich Langelsheim und Astfeld, wo es eine solche Regelung bereits gibt.

Bei seiner zielgerichteten Planung muss allerdings der Maßnahmenträger gleichwohl um eine sachgerechte Abwägung und dabei in besonderem Maße der Würdigung berührter Interessen aller Betroffener interessiert und bemüht sein.

Sowohl dieses Interesse als auch die damit verbundenen Bemühungen lässt die vorliegende Planung hingegen vermissen, von einer angemessenen Würdigung kann schon gar nicht die Rede sein.

Folgelasten für die einzurichtenden Verbindungswege sollen auf die betroffenen Kommunen abgewälzt werden.

Die Erreichbarkeit des landwirtschaftlichen Betriebs Spintig (Anlieger am Rodenberg mit derzeit vorhandener Zufahrt über einen Wirtschaftsweg von der B 82) und des Aussiedlerhofs Immen-roth wird durch den Wegfall der bestehenden Verkehrsanbindung des Wirtschaftsweges mit der Zufahrt über die B 82 beeinträchtigt. Dies gilt im Übrigen auch für die übrige Landwirtschaft, da den Landwirten die kurzwegige Erreichbarkeit ihrer Flächen beiderseits der B 82 genommen wird und ihnen erhebliche Umwege aufgebürdet werden. Hier stellt sich die Frage der Zumutbarkeit und des wirtschaftlichen Ausgleichs durch Entschädigung.

Noch nicht betrachtet und von den landwirtschaftlichen Stellen näher zu untersuchen sind die geplanten Verbindungswege im Hinblick auf Breite und Funktionalität im Verhältnis zu den Ausmaßen und Dimensionen der heute eingesetzten landwirtschaftlichen Fahrzeuge und Maschinen. Dabei wird auch die Praktikabilität im Falle eines Begegnungsverkehrs eingehender zu prüfen sein. Der Maßnahmenträger muss hier auch den Fall berücksichtigen, dass es zu einer Begegnung landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Maschinen kommt.

Zu bedenken dabei ist auch, dass sich bei realistischer Betrachtung bei den landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Maschinen durchaus Zuglängen von 18 m Länge und 40 t Gewicht ergeben können.

Als problematisch wird für den landwirtschaftlichen Verkehr auch das Brückenbauwerk B 82 / L 496 angesehen.

Die Anfahrten sollen eine Steigung von 6 % aufweisen. Aufgrund dieser Steigung wird schweren landwirtschaftlichen Zügen nach einem Anhalten aufgrund eines Begegnungsverkehrs ein erneutes Anfahren kaum möglich sein. Auch werden sich aufgrund des beträchtlichen Höhenunterschieds und der Verkehrsführung der Fahrbahn nahezu unzumutbare Sichtverhältnisse ergeben. Ein Begegnungsverkehr wird erst erkannt werden, wenn man sich im Bereich der Anfahrten bzw. erst auf dem Brückenbauwerk selbst befindet. Verkehrsprobleme werden sich daher insbesondere bei landwirtschaftlichen Zügen ergeben.

Es bleibt festzustellen, dass die veränderte Planung gegenüber den Planfeststellungsunterlagen von 2007 nach wie vor kein schlüssiges und tragbares Konzept beinhaltet. Die damals im Planfeststellungsverfahren vorgetragenen Bedenken und Hinweise der Stadt Langelsheim wurden nicht hinreichend gewürdigt und beachtet.

Im Einzelnen:

1. Durch den Betrieb als Kraftfahrstraße wird der landwirtschaftliche Verkehr von der Bundesstraße verdrängt. Als Ersatz soll das landwirtschaftliche Wegenetz durch den Bau von Ersatzwegen ergänzt werden. Im Langelsheimer Gebiet soll ein Verbindungsweg südlich der B 82 ab Höhe L 496 (Richtung Lutter) und der vorhandenen Abfahrt der B 82 (in Richtung alte B 82 / Europa-Kreuzung) unter Einbeziehung eines vorhandenen Wirtschaftswegs hergerichtet und umfunktioniert bzw. in Höhe L 496 teilweise neu erstellt werden. Dieser Ersatzweg wird eine Länge von ca. 2,7 km haben. Von der L 496 kommend soll nördlich der B 82 ein Wirtschaftsweg bis in Höhe Anbindung Wirtschaftsweg Rodenberg entstehen, die im Langelsheimer Gebiet eine Länge von ca. 0,9 km haben wird.

Entgegen den eindeutigen Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen zur Trägerschaft der nicht im Gemeindegebiets Langelsheim liegenden abzustufenden L 594 finden sich zu dem in Rede stehenden

Verbindungswegen im Gebiet Langelsheims keine Aussagen, in wessen Trägerschaft diese zukünftig gehen sollen. Wenn aber bereits die L 594 als Teil der Wegeverbindung für den langsam fahrenden Verkehr zu einem dem allgemeinen Verkehr dienenden Weg abgestuft werden soll und mit Hinweis auf § 47 Abs. 3 Nieders. Straßengesetz als Gemeindestraße zu widmen ist, so wird dies auch entsprechend für die Wegeverbindungen auf dem Langelsheimer Gebiet gelten. Hiervor muss sich die Stadt Langelsheim in Anbetracht der zu erwartenden Folgekosten der Bauunterhaltung und des Winterdienstes nachdrücklich und mit aller Entschiedenheit verwehren. Die finanzielle Situation der Stadt Langelsheim lässt die Übernahme weiterer zusätzlicher Straßenflächen nicht zu. Im Übrigen wird in den Planfeststellungsunterlagen eine klare und eindeutige Aussage zum künftigen Träger der Straßenbaulast gefordert.

Es ist nicht akzeptabel, wenn ein Straßenbaulastträger mit seiner Planung einen anderen Straßenbaulastträger belastet und bei der Umsetzung quasi vor vollendete Tatsachen stellt. Das sich erst aus der Umbaumaßnahme zur Kraftfahrstraße ergebende Problem des Umgangs mit dem langsam fahrenden Verkehr wird hier ausschließlich zu Lasten der betroffenen Kommunen geregelt.

Auch wenn der Ausbau der Wegeverbindungen südlich und nördlich der B 82 ohne finanzielle Beteiligung der Kommunen auskommt, so ergeben sich in Anbetracht der zu übernehmenden Wegelängen und –flächen für die Zukunft ganz erhebliche Folgekosten. Dies gilt umso mehr, als dass auf den Wegeverbindungen schließlich auch landwirtschaftlicher Schwerlastverkehr stattfinden wird. Straßenschäden werden unvermeidbar sein und sich zwangsläufig ergeben. Diese sollen nach der Vorstellung des Maßnahmenträgers aufgrund der dann wohl gegebenen Straßenbaulast ausschließlich von den Kommunen auf eigene Kosten instand gesetzt werden. Eine Kostenabwälzung auf die betroffenen Kommunen ist nicht hinnehmbar.

Das sich durch die Umbaumaßnahme ergebende Problem des Umgangs mit dem langsam fahrenden Verkehr ist schließlich nicht von den Kommunen zu vertreten, sondern vom Maßnahmenträger selbst.

Insofern muss sich der Maßnahmenträger um eine sinnvolle und vor allen Dingen allen betroffenen Interessen gerecht werdende Lösung bemühen und auch die anfallenden Kosten – wozu auch die Folgekosten einschließlich des Winterdienstes gehören – gänzlich übernehmen.

2. Nach den Planfeststellungsunterlagen werden keine direkten Zufahrten zur B 82 bei einer Nutzung als Kraftfahrstraße mehr möglich sein. Die Grundstücke werden über das nachgeordnete Netz angeschlossen. Dies führt für einzelne Betroffene ggf. zu längeren Zufahrtswegen. So die Aussage in den Unterlagen.

Nicht gewürdigt wurde dabei der Umstand, dass damit dann der landwirtschaftliche Betrieb Spintig und der Aussiedlerhof Immenroth nur mit zusätzlichem Aufwand angefahren und erreicht werden kann.

Um die Wirtschaftlichkeit und die Existenz der Betriebe aufrecht zu erhalten, sollte die Umbaumaßnahme so umgeplant werden, dass auch weiterhin eine unmittelbare und kurzwegige Erreichbarkeit der Grundstücke möglich bleibt und 2,0 km lange Umwege vermieden werden.

3. Die Ausführungen unter lfd. Nr. 2 gelten im Übrigen auch für die übrige Landwirtschaft. Die nördlich der B 82 gelegenen Betriebsflächen sind derzeit unmittelbar über die B 82 erreichbar, zukünftig wird dies so nicht mehr möglich sein. Es ergeben sich nicht nur – wie in den Planfeststellungsunterlagen beschrieben „ggf.“, sondern tatsächlich längere Umwege, die auch zusätzliche Betriebskosten nach sich ziehen.

In Anbetracht der Tatsache, dass die örtliche Landwirtschaft in der Vergangenheit aufgrund allgemeiner wirtschaftlicher Probleme aber auch im Besonderen durch die Trassenführung der B 82n und die damit zusammenhängende Flurbereinigung finanzielle Einbußen hat hinnehmen müssen, so werden sich jetzt aufgrund der Umbaumaßnahme weitere Einschnitte und Einbußen ergeben. Im Interesse des Erhalts der örtlichen Landwirtschaft mit etlichen Vollerwerbslandwirten muss dies vermieden werden, auch um die Wirtschaftlichkeit der Betriebe nicht noch weiter zu beeinträchtigen.

4. Noch einmal nachgedacht werden sollte über die frühere Variante der Umbaumaßnahme, die ebenfalls Ersatzwege für den langsam fahrenden Verkehr unter Inanspruchnahme vorhandener Wegeflächen nördlich und südlich der B 82 vorsah und mit einem Brückenbauwerk, jedoch in Höhe Kiefholz, die B 82 queren sollte.

Diese Planungsvariante aus dem Jahr 1999 würdigte aus Langelsheimer Sicht zumindest in gewisser Weise die Interessen des langsam fahrenden Verkehrs sowie der Landwirtschaft und der betroffenen Anliegern

Das dabei vorgesehene Brückenbauwerk wäre einfacher ausgefallen, da die jetzt jeweils geplanten und kostenintensiven Zusatzbauwerke der Auffahrt und Abfahrt in Höhe der Kreuzung B 82 / L 496 hätten wegfallen können.

Zudem war zumindest gesprächsweise nach der damaligen Konzeption, die im Übrigen ebenfalls von der Straßenbauverwaltung erarbeitet wurde, angedacht, die sich ergebende Wegeverbindung für den langsam fahrenden Verkehr als Kreisstraße zu führen.

5. Kritisch hinterfragt werden müssen bei der aktuellen Verkehrsplanung auch die Basisdaten der zugrunde liegenden Verkehrszahlen. Diese scheinen nicht auf der Grundlage der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse erfasst worden zu sein. Die Basisdaten sind für das Planfeststellungsverfahren aber insofern von Bedeutung, da sie letztendlich die vorgelegte Planung begründen sollen und andere denkbare Varianten ausschließen.

Konkret gemeint sind damit die denkbaren Alternativen zur vorgelegten Verkehrsplanung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Kreuzung B 82 / L 496 in Form einer Lichtzeichenanlage oder auch eines Kreisverkehrs. Für beide Alternativen gibt es im Bereich von Bundes- und Landesstraßen andernorts genügend Beispiele, insbesondere im norddeutschen Raum. Beide Alternativen werden aber von der Planungsbehörde bzw. der Planfeststellungsbehörde nicht weiter untersucht.

Insbesondere die Verkehrslösung und -regelung durch einen Kreisverkehr scheint aus hiesiger Sicht eine bessere und daher näher zu betrachtende Lösungsmöglichkeit zu sein, da sie alle betroffenen Interessen gleichmäßig und nicht nur einseitig würdigt und berücksichtigt. Sie würde zudem aufgrund der Art der Verkehrsregelung eine geschwindigkeitsmindernde Wirkung mit sich bringen und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich beitragen.

Die Variante eines Kreisverkehrs wird jedoch von der Planungsbehörde bzw. der Planfeststellungsbehörde nicht weiter betrachtet und untersucht mit der Argumentation, dass die Verkehrsmengen der Bundesstraße und der Landesstraße nicht gleichmäßig verteilt wären. Insbesondere in der Erntezeit im Sommer/Herbst kann dies kaum zutreffend sein, da dann auf der Landesstraße und der Bundesstraße ein umfänglicher landwirtschaftlicher Verkehr stattfindet.

Zudem würde ein (höhengleicher) Kreisverkehr eine erhebliche Kostenersparnis mit sich bringen, da bei solch einer Lösung auf ein aufwändiges und damit kostenintensives Brückenwerk mit Anrampungen und Auffahrt/Zufahrt verzichtet werden könnte. Nach hiesiger Einschätzung könnte bei der vorgeschlagenen Verkehrsregelung in Form eines Kreisverkehrs mindestens die Hälfte der Baukosten eingespart werden.