

Grabow, den 15.12.2021

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Lüchow (Wendland)
Hartmut Pape (Fraktionsvorsitzender)
Am Rott 6, 29439 Lüchow/ Grabow
Tel. 05841-401 oder 0151-56849001

Antrag der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Lüchow (Wendland)

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B248 südlich von Grabow von Abschnitt 960, km 3+203 (Bau- km 0+0) bis Abschnitt 960, km 1+053 (Bau- km 2+150) in den Gemarkungen Grabow, Gollau und Plate der Stadt Lüchow

Sachverhalt:

Die Niedersächsische Landesbehörde für Verkehr und Straßenbau veröffentlichte im Januar 2020 auf ihrer Internetseite die Ausbaupläne für die Bundesstraßen (B) 248, 248a und 216.

U.a. ist für die **Bundesstraße 248** von der Abzweigung Müggenburg (Abschnitt 960, Station 1,0) bis zum Grabower Heidberg (Abs. 960, St. 3,1) ein **dreispuriger Ausbau** sowie ein **Kreisverkehr** im Bereich der Abzweigung Lüsen (sogen. Lüsener Grund, Abs. 960, St. 2,1) geplant.

Die beiden geplanten Überholstreifen, auf der ca. 2 km langen beschriebenen Strecke, sind etwas über 700 und 900 Meter lang.

Das Planfeststellungsverfahren begann am 25.10.2021 mit der Bekanntmachung der Auslegung in der EJZ.

Gegen diese Ausbaupläne der Nds. Landesbehörde für Verkehr und Straßenbau hat sich Anfang 2020 in den umliegenden Ortschaften (Grabow, Lüsen, Gollau, usw.) eine **Bürgerinitiative** gegründet. Von der BI wurden **über 1000 Unterschriften** von Bürgern gegen einen Ausbau der B 248 gesammelt sowie auch eine Demonstration im Dezember 2020 durchgeführt.

Argumente gegen einen dreispurigen Ausbau der B 248:

- Die recht kurzen Überholstreifen laden zum Rasen ein, während überall in Deutschland über Tempolimits nachgedacht wird.
- Der Verkehrsfluss wird durch den geplanten Lüsener Kreisverkehr unterbrochen. Das führt zu erheblichen Co2 Ausstoß durch jeweiliges Anfahren gegen den Hang.
- Durch eine Straßenverbreiterung können LKW`s, die Maut sparen wollen, noch bequemer durch unseren Landkreis fahren.
- Um Platz zu schaffen für diesen unsinnigen, unzeitgemäßen Ausbau (3. Fahrspur) müssten ca. 150 Bäume gefällt werden.
- Das Kreuzen der Straße ist nicht mehr zulässig. Die Gollauer Ausfahrt müsste verlegt werden bzw. Schwerlast- und landwirtschaftlicher Verkehr würde vermehrt durch die Dörfer (Lüsen, Gollau und Müggenburg) fahren.
- Die Landwirtschaft würde beeinträchtigt werden, da alle Feldzufahrten gekappt werden.
- Bisher ist der Verkehr auf der B 248 zwischen Lüchow und Dannenberg immer reibungslos gelaufen (teilweise mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h).

Nicht erwähnt wird von der Bürgerinitiative, dass ein dreispuriger Ausbau der B 248 einschließlich Kreisverkehr wahrscheinlich mehrere Millionen Euro (Steuergelder) kosten würde. Das gesparte Geld könnte sicher an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden.

Beschlussvorschlag

Folgende Einwendungen sollten vom Stadtrat Lüchow in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht werden:

- 1.** Das Gesamtkonzept soll von 2009 sein. Das bedeutet, dass die Überlegungen dazu schon vorher gemacht worden sein müssen. In den letzten mind. 13 Jahren hat sich aber ganz viel in unserer Gesellschaft verändert, Atomausstieg, Abschaltung der Kohlekraftwerke, Naturkatastrophen, Klimawandel, Internethandel, E-Mobilität, viel zu viele SUVs, politische Richtungsänderungen, usw..
Man kann doch nicht mit Blick auf diese extremen Richtungsänderungen absolut alt erscheinende Konzepte heutzutage einfach so umsetzen, als wäre nichts geschehen. Die hiesigen Kommunalpolitiker haben zudem nicht daran mitgewirkt.
- 2.** In den Unterlagen ist die Rede von einer Ortsumgehung von Grabow die sogar rechtlich eingezeichnet ist, westlich um Grabow. Von einem vordringlichen Bedarf ist zu lesen. Diese Ortsumgehung zu verwirklichen und dabei gleich Überholmöglichkeiten zu schaffen, erscheint viel sinnvoller.
Wie viele Ortsumgehungen gibt es, auf denen man sich nur ärgert, weil sie in einer langgezogenen Kurve bestehen, wo man nicht überholen kann. Nachträglich wird dann manchmal kostspielig eine Spur angebaut, wie in Dahlenburg. Die 3. Spur gleich zu realisieren, wird auch viel preiswerter sein als sie in den o.a. Komplettausbau zu legen.
Die geplante Umgehung ist ohne Steigungen, was der E-Mobilität sehr entgegen kommt. Bergauf zu beschleunigen, kostet überproportional viel kostbare Batteriekapazität. Mit der Förderung der E-Mobilität durch Überarbeitung alter Konzepte kann man in Hannover bestimmt gut punkten. Das erhöht eher die Glaubwürdigkeit wegen Vorwärtsgewandtheit und aktiver Zukunftsgestaltung.
Die beschriebene Variante hätte nach in diesem Verfahren unbedingt mit untersucht werden müssen, angefangen bei der Aufnahme der Landschaft mit ihren Pflanzen und Tieren.
Noch sinnvoller erscheint es allerdings, einen vierspurigen Ausbau zwischen Grabow und Platenlaase zu realisieren (ebenfalls als Ausbaustrecke vorgesehen)
- 3.** Der Ausbau soll die Stauwahrscheinlichkeit erheblich reduzieren. Staus konnten bisher nicht beobachtet werden. Langsamere Lkws kann man auf der langen Geraden des Plater Berges gut überholen. Diese Begründung ist vermutlich von Ortsfremden aufgeführt, um den Ausbau zu rechtfertigen.
- 4.** Der Kreisverkehr bei Lüssen bremst den gesamten Verkehr erst einmal deutlich ab. Kaum ist man wieder auf Reisegeschwindigkeit, muss man gleich wieder bremsen, entweder wegen des Lüchower Kreisels, wegen eines Linksabbiegers nach Müggenburg oder wegen der Ortschaft Grabow. Die zum Ende der 3. Spur erreichte Reisegeschwindigkeit von 100 km/h reicht gerade mal bis kurz vor die 70 km/h-Begrenzung, das sind z.B. Richtung Grabow erstaunliche 200 m. Über Fahrzeiterparnisse wegen der Überholspur erfährt man aus den Unterlagen nichts. Es soll wohl nur um die Beseitigung der „endlosen Staus“ gehen. Zunächst einmal erfordert ein Kreislauf auf freier Strecke nämlich mehr Fahrzeit.

Jeder Autofahrer weiß irgendwann, dass ständige Überholmanöver kaum einen Zeitgewinn bringen.

5. Im Erläuterungsbericht wird ausgesagt, dass der überregionale Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, spürbar abnimmt, wenn die A 39 und die A 14 gebaut sein werden. Das wird in absehbarer Zeit der Fall sein. Über 100 landschaftsbildprägende Bäume müssen weichen, heißt es im Bericht

6. Das Ende der Überholspur Richtung Lüchow beim Müggenburger Friedhof liegt kurz vor der Kurve. Unmittelbar nach der Kurve ist die Abfahrt nach Müggenburg. Überholende wollen immer noch schnell den nächsten überholen, bis in das markierte Ende hinein und haben dann eine hohe Überholgeschwindigkeit. Will dann z.B. ein landw. Fahrzeug die Bundesstraße am Friedhof kreuzen, kann es sehr gefährlich werden. Ist das zu überholende Fahrzeug ein großes Fahrzeug, fehlt zeitweise die Sicht auf den Gegenverkehr. Eine besondere Gefahr entsteht zusätzlich durch Linksabbieger Richtung Müggenburg, die den Verkehr zum Stehen bringen und damit die erreichte Überholgeschwindigkeit zunichte machen. Das ist alles sehr gefährlich. Beim Ende der Überholspur Richtung Grabow ist es nicht anders. Da nimmt der Wald noch zusätzlich die Sicht. Überholspuren sollten nicht mit steigender Unfallgefahr erkauft werden.

7. Die erforderliche Neuplanung des Radweges verkompliziert die Lage eher als dass sie sie erleichtert. Gefahren für Radfahrer an dieser Teilstrecke sind abzusehen, zumal landwirtschaftlicher Verkehr dort die Strecke mit nutzen soll.

8. Bei einer einzigen gemeinsamen Ausfahrt am neuen geplanten Kreisel zu den übrigen Anliegerdörfern ist zu befürchten, dass die Nutzung der Ortsdurchfahrten verstärkt zunehmen wird. Das betrifft dortige Anlieger mit ihren Familien, vor allem Kinder sind durch den verstärkten Ortsverkehr beeinträchtigt. Die Straßen der Orte bzw. Stadt Lüchow (als Straßenbaulastträger) werden durch den zunehmenden Verkehr stärker beansprucht und müssen schneller erneuert werden.

9. Nach dem Erläuterungsbericht (Ziffer 2.5) werden die Schadstoffemissionen durch den o.a. Ausbau vermindert.

Es lässt keinen Zweifel daran aufkommen, dass ein gleichmäßig fließender Verkehr, und sei es nur mit 60 km/h, weniger Schadstoffe abgibt als derselbe Verkehr, wenn er zusätzlich durch einen Kreisel geschickt wird. Durch das Bremsen, Schalten, Anhalten, Warten, Anfahren, Beschleunigen und dabei zu schalten, etc. werden u.a. Bremsabrieb, Kupplungsabrieb und Reifengummi freigesetzt, im Kreisel besonders durch die enge Kurvenfahrt. Der Abrieb ist insbesondere in die Umwelt gelangendes Mikroplastik. Dazu kommen die Abgase, die durch die Geschwindigkeitsveränderungen zusätzlich entstehen. Das alles findet auf freier Strecke statt, von 100 auf 25 auf 100 km/h.

Im Vergleich zum stetigen Verkehrsfluss kommen allein die durch einen (Bergauf-)Überholvorgang entstehenden Emissionen ebenfalls hinzu. Letztlich erhöht sich auch der ökologische Fußabdruck eines Fahrzeugs allein durch seine Kreisel- sowie durch Überholvorgangs-Beanspruchung (Verschleiß) u.a.m.. Der weitere Ressourcenverbrauch durch mehr Kraftstoff bzw. mehr Batteriekapazität kommt hinzu sowie der zusätzliche Verschleiß am Straßenkörper. In beinahe jedem Kreisverkehr kann man nach kurzer Zeit sehen, wie sich der Asphalt durch die enge Kurvenfahrt aufwölbt, besonders in heißen Sommern, die zunehmen werden.

Zum Thema Mikroplastik wird u.a. auf folgende Veröffentlichungen hingewiesen:

„Bremsabrieb: Die unterschätzte Gefahr“ des Bundesamtes für Umwelt BAFU der Schweiz oder „Reifenabrieb sorgt für Tausende Tonnen Mikroplastik allein in Österreich“, Studie der Wiener Universität für Bodenkultur oder „Abrieb von Autoreifen Mikroplastik weht um die Welt“, bis in die Antarktis, Artikel im Spiegel v. 15.07.2020 mit weiteren Nachweisen.

10. Den Lärmberechnungen wird ein Verkehr von 2030 zugrunde gelegt. Wie man den ermittelt hat, fehlt in den Unterlagen. Daher ist auch nicht klar, ob die beiden Autobahnen, die die B 248 insbesondere von den Lkw's entlasten werden, bereits eingerechnet sind. Den Lärm erzeugen insbesondere die Lkw's. Wie hoch der Anteil Pkw/Lkw ist, ist nicht nachvollziehbar dargelegt.

11. Die Strecke zwischen dem Lüsener Kreisel und dem Müggenburger Friedhof steigt ständig an. Um trotzdem überholen zu können, muss aufs Gaspedal gedrückt werden, was auch zu höherem Lärmpegel führt. Weder für die Steigung als solche noch für den Überholvorgang erfolgt ein Lärmzuschlag. Die Auswirkungen sind deshalb fehlerhaft dargestellt.

Ein vernünftiger Sinn für die Ausbaumaßnahme, der den Aufwand und die Naturzerstörung

- mit Beseitigung von 100 landschaftsbildprägenden Bäumen,
- mit dauernder zusätzlicher Umweltbelastung,
- mit zusätzlichen erheblichen Verkehrsgefahren,
- mit nicht nachgewiesener Zeitersparnis und vor allem
- aufgrund eines völlig überholten alten Konzeptes

ist nicht zu rechtfertigen und sollte unterbleiben, zumal mit der Ortsumgebung Grabow oder einen vierspurigen Ausbau zwischen Grabow und Platenlaase zwei gute Alternativen bestehen.

Für den Lkw-Verkehr haben Überholmöglichkeiten an dieser Stelle keinen Vorteil.

Für die SPD-Stadtratsfraktion, gez. Hartmut Pape