

**Zur fehlenden Sinnhaftigkeit
des B 248-Ausbaus (Überholspuren mit Kreisel bei Lüsen)
zwischen Grabow und Müggenburg**

a) Der Ausbau ist eine von rd. 15 Maßnahmen (7 Ortsumgehungen, 8 Überholabschnitte 3-spurig) zwischen Lüchow (Wendland) und Lüneburg. Die Reisegeschwindigkeit soll um knapp 5 km angehoben und dadurch die Fahrzeit rechnerisch um ca. 3 Min. verkürzt werden.

Es werden jedoch mind. 8 neue Kreisel erforderlich. Jeder verlängert die Fahrzeit für Pkw's automatisch um mind. 20 s, somit um 2 Min. und 40 s.

Die netto-Fahrzeiterparnis von 20 s entfällt, sobald ein weiterer Kreisel erforderlich ist oder man durch einige Kreisel mit Wartezeit fährt (Wartepflicht-Stop vor einem Fahrzeug im Kreisel).

Dieses Nullsummenspiel hat dann rd. 100 - 170 Mio € gekostet, je nach Anzahl von erforderlichen Brücken. Bis die 15 Maßnahmen realisiert sind, hat sich die Reisegeschwindigkeit auf der B 248/ B216 durch Inbetriebnahme der A 39 und A 14 ohnehin erhöht, weil die Verkehrsbelastung nach Prognose der Straßenbauverwaltung durch die BAB's abnimmt, besonders beim Schwerverkehr.

Für Lkw's wird sich eher ein Fahrzeitverlust ergeben, weil der Zeitgewinn durch die Ortsumgehungen geringer sein wird als der Zeitverlust durch die Kreisel.

Wenn man beispielsweise vom Ortsausgang Grabow am Haidberg (Waldrand) bis zum Ortsschild Lüchow die ganze Zeit hinter einem Lkw hinterher fährt, ist man 22 s schneller, weil es den Lüsener Kreisel derzeit noch nicht gibt. Der Lkw ist ebenso schneller. Jeder Kreisel auf freier Strecke erfordert mehrere km lang eine ungestörte Geschwindigkeit von 100 km/h, um den Fahrzeitverlust aufzuholen.

Daher erübrigt sich der o.a. Ausbau, der im Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten ist – das Land entscheidet darüber allein.

b) Diese 15 Maßnahmen sind im Gesamtkonzept von 2009 dargestellt, konzipiert weit vorher. Zwischenzeitlich hat sich jedoch ganz viel in unserer Gesellschaft verändert: Atomausstieg, Abschaltung der Kohlekraftwerke, Naturkatastrophen, Klimawandel, Internethandel, E-Mobilität, viel zu viele SUVs, politische Richtungsänderungen, usw..

Der Ausbau ist daher nicht mehr zeitgemäß, wie es die Landrätin richtig sieht. Es dürfte positiv in Hannover ankommen, wenn man seine alten Konzepte hinterfragt und anpasst statt rückwärtsgewandt agiert.

Hinzu kommt in Zeiten des gerade in den letzten Jahren extrem angewachsenen Internethandels, dass die Begünstigung des Kaufkraftabflusses durch schnellere Verkehrsverbindungen zum Oberzentrum neu bewertet werden muss.

c) Die E-Mobilität wird nach den Vorhersagen der Fachleute den Verkehrsfluss verstetigen, weil Überholvorgänge überproportional viel kostbaren Batteriestrom erfordern, besonders bergauf.

d) Nach den Richtlinien werden die Straßen in Straßenkategorien eingeteilt, denen Entwurfsklassen zugeordnet sind, u.a. abhängig vom Verkehrsaufkommen. Das Verkehrsaufkommen ist ab dem Uelzener Kreisel Richtung Dannenberg (Elbe) allerdings um 25 % zu niedrig, um die Entwurfsklasse 2, die einen 3-spurigen Ausbau erlaubt, anzuwenden. Erst wieder im späteren Verlauf Richtung Lüneburg wird die Voraussetzung erfüllt. Die Begründung der Straßenbauverwaltung für EKL 2 lautet:

„Vor dem Hintergrund der angestrebten Ertüchtigung der B 248 zwischen Lüchow und Lüneburg durch die Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten und die damit verbundene Steigerung der Verkehrssicherheit ist der Regelquerschnitt RQ 11,5+ jedoch erforderlich. Eine Abstufung in die niederrangige Entwurfsklasse EKL 3 ist somit nicht zielführend.“

Ob das Land bundeseinheitliche Richtlinien insbes. bei Bundesstraßen ignorieren darf, wird bezweifelt.

e) Die Abzweigung nach Muggenburg am Friedhof wird durch den Ausbau erheblich gefährlicher, weil die Überholspur den Plater Berg hinauf erst kurz vorher und zudem vor einer Kurve endet. Wie hoch die Überholgeschwindigkeit tatsächlich ist und welche Fahrzeuge noch überholt werden sollen, ggf. bis in die Sperrfläche hinein, kann man als Wartepflichtiger aus Richtung Muggenburg kaum richtig einschätzen. Meistens wird sie unterschätzt, was die Unfallgefahr deutlich erhöht. Gerade wenn eine längere Fahrzeugkolonne den Plater Berg hinauf fährt ist jeder versucht, noch vor dieser los zu fahren. Es kommt gleich doppelt zu riskanten Fahrmanövern. Dass Überholende nur die erlaubten max. 100 km/h fahren, ist realitätsfern, besonders angesichts der kurzen Überholstrecke.

Am anderen Ende der Überholspur Richtung Grabow können durch den beidseitigen Wald auf dem Haidberg und der dadurch nicht einsehbaren Kurve ebenfalls gefährliche Situationen durch die beschriebenen riskanten Überholmanöver entstehen, zumal es sich im Wald auch um einen hoch frequentierten Wildwechselabschnitt für Rehe, Wildschweine und Wölfe mit (lt. Jagdpächter) 10 bis 15 Wildunfällen pro Jahr handelt.

f) Durch den Ausbau ergeben sich negative Veränderungen für die Dorfstraßen. So wird u.a. B 248-Verkehr auf die Dorfstraße Gollau-Lüsen verlagert, weil man erst zum Lüsener Kreisel fahren muss, um auf die Bundesstraße zu gelangen, so auch der Idw. und der Landhandelsverkehr, die Schulbusse und sonstiger Ziel- und Quellverkehr; ein Dorfstraßenausbau wird erforderlich

g) Der auf 3 m zu verbreiternde Radweg entlang der Plater Steigung soll auch den Idw. Verkehr aufnehmen. Die Planung ist für beide Verkehrsteilnehmer keine annehmbare Lösung. Am Lüsener Kreisel entstehen sogar gefährliche Situationen für beide.

h) Der mittelständige und lange ansässige Familienbetrieb in Lüsen, der auf Pferdezucht und Pensionspferdehaltung ausgerichtet ist, verliert neben den hohen Betriebsflächenabgaben auch noch das große Ausreitgelände jenseits der B 248, weil Pferde nicht durch den Lüsener Kreisel geführt werden können, weder von Erwachsenen noch von den jugendlichen Reiter:innen. Der Straßenausbau greift schwer und unerträglich in diesen Betrieb ein.

i) Nach dem Erläuterungsbericht (Ziff. 2.5) werden die Schadstoffemissionen durch den o.a. Ausbau vermindert. Schon der gesunde Menschenverstand lässt keinen Zweifel daran aufkommen, dass ein gleichmäßig fließender Verkehr weniger Schadstoffe abgibt als derselbe Verkehr, wenn er zusätzlich durch einen Kreisel geschickt wird.

Es werden u.a. Bremsabrieb, Kupplungsabrieb und Reifengummi freigesetzt, im Kreisel besonders durch die enge Kurvenfahrt, also insbes. in die Umwelt gelangendes Mikroplastik. Hinzu kommen die zusätzlichen Abgase durch Geschwindigkeitsveränderungen. Das alles findet auf freier Strecke statt, von 100 auf 25 auf 100 km/h.

Durch einen (Bergauf-)Überholvorgang entstehende Emissionen sowie der Ressourcenverbrauch durch mehr Kraftstoff bzw. mehr Batteriekapazität, Verschleiß am Straßenkörper im Kreisel, am Fahrzeug, etc. kommen hinzu.

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 (Boku) oder „Abrieb von Autoreifen Mikroplastik weht um die Welt“, bis in die Antarktis, Artikel im Spiegel v. 15.07.2020 mit weiteren Nachweisen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass der vor rd. 20 Jahren mit der damaligen Landespolitik geplante 3-streifige Ausbau nach den wesentlich veränderten heutigen äußeren gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und politischen Zielen immer noch sinnvoll und erforderlich sein soll.

Die in Rede stehende Ausbauplanung mit nicht nachgewiesenem Zeitgewinn, mit hohen Sicherheitsrisiken, mit einem schweren Eingriff in einen mittelständigen Betrieb und mit der erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Beseitigung von 100 landschaftsbildprägenden Bäumen (Erl. Bericht Ziff. 5.3), kann bei verständiger Würdigung aller Probleme u.E. nur eingestellt werden, so dass dem Steuerzahler keine weiteren Kosten entstehen.