

Ergebnisprotokoll

Über die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg

Verhandlungsleiter: LRD Neumann

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

TOP 1: Einführung

Nach der Begrüßung der Teilnehmer und der Vorstellung der Behördenvertreter auf dem Podium erläutern Herr **Ottmar** (Abteilungsleiter) und Herr **Neumann** (Dezernatsleiter) den Sinn und Zweck dieser Antragskonferenz. Sie weisen darauf hin, dass diese Antragskonferenz weder einer vorgezogenen Behandlung und Erörterung von Einwendungen, noch einer vorweggenommenen Variantendiskussion dient. Zweck dieser Antragskonferenz ist es vielmehr, mit den eingeladenen Beteiligten Vorschläge zur inhaltlichen Ausgestaltung und Abgrenzung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens für die UVS II abzustimmen. Herr **Ottmar** erklärt, dass von der Antragskonferenz eine Ergebnisniederschrift gefertigt wird, die jeder eingeladene Beteiligte erhält. Als Resultat der Antragskonferenz wird ein Untersuchungsrahmen festgelegt, der dem Straßenbauamt Lüneburg als sachliche und räumliche Grundlage für seine vorzulegenden Unterlagen dient.

In diesem Zusammenhang wurde von den Beteiligten der Wunsch geäußert, sich noch schriftlich äußern zu können, worauf Herr **Ottmar** den Beteiligten eine Frist bis zum 05.03.2004 einräumt.

TOP 2: Vorstellung des Vorhabens und des Untersuchungsumfanges

Herr **Fischer** (Straßenbauamtsleiter) hebt hervor, dass das Straßenbauamt Lüneburg den Auftrag hat, das Gesamtprojekt A 39 mit der Verbindung zur A 14 zu planen. Er betont, dass dieses Gesamtprojekt auch in dem neuen Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist, der voraussichtlich Mitte dieses Jahres rechtskräftig wird. Frau **Padberg** (Projektleiterin) betont, dass Gegenstand der Planung in Niedersachsen der Abschnitt der Bundesautobahn A 39 von Lüneburg mit Anbindung an die A 250 bis zur bestehenden A 39 bei Wolfsburg ist, wobei der niedersächsische Teil der B 190n als Verbindung zur A 14 in das Verfahren integriert ist. Die Weiterführung innerhalb Sachsen-Anhalts zur A 14 sowie die A 14 selbst wird dort in einem eigenständigen Raumordnungsverfahren (ROV) behandelt. Hinsichtlich des Zeitplans macht Frau **Padberg** deutlich, dass sich das Straßenbauamt Lüneburg zur Zeit noch in der Vorplanung befinden, die bis etwa Mai 2005 dauern wird. Sie erläutert ferner, dass die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Stufe II und die weiteren Gutachten voraussichtlich im März 2005 abgeschlossen sein werden. Die zur Zeit laufende Verkehrsuntersuchung soll im November diesen Jahres abgeschlossen sein.

Der Variantenvergleich wird in der Zeit von August 2004 bis Mai 2005 stattfinden. Mit dem abschließenden Linienentwurf kann dann voraussichtlich im Juni 2005 in das Raumordnungsverfahren gegangen werden, für das die Bezirksregierung Lüneburg zuständig ist. Das ROV wird etwa Ende 2005 abgeschlossen sein. Die nachfolgende Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen wird in der Zeit von Januar bis März 2006 erfolgen. Erst danach kann das Planfeststellungsverfahren durch die Bezirksregierung (bzw. die nachfolgende Landesbehörde) durchgeführt werden.

Zu den mit dem Neubau der A 39 verknüpften Zielen der Planung, sowohl hinsichtlich der großräumigen Verbindungen, als auch dem untergeordneten Netz zitiert Frau **Padberg** aus den Unterlagen zur Antragskonferenz (siehe hierzu die Seiten 2 und 3).

Zum bisherigen Ablauf des Verfahrens trägt Frau **Padberg** vor, dass für eine erste grobe Raumanalyse zwischen Lüneburg und Wolfsburg ein Suchraum von rd. 2.800 km² Größe abgegrenzt wurde, innerhalb dessen Gebiete mit aus umweltfachlicher Sicht besonderen schutzgutbezogenen Raumwiderständen erfasst wurden. Mit den Landkreisen und den Bezirksregierungen wurden die raumrelevanten Erfassungs- und Bewertungskriterien abgestimmt, mit denen sog. relativ konfliktarme Bereiche abgeleitet wurden. Innerhalb dieser Bereiche wurden dann mögliche Trassenkorridore abgeleitet. Infolge technischer Aspekte wurden auch mögliche Trassenkorridore außerhalb der relativ konfliktarmen Bereiche dargestellt (z.B. entlang der VW-Teststrecke). Frau **Padberg** macht deutlich, dass weitere Gutachten, unter anderem die Verkehrsuntersuchung, in Auftrag gegeben wurden. Einer ersten Abschätzung nach wird im südlichen Abschnitt von einer Belastung zwischen 20.000 und 30.000 Kfz pro Tag und im nördlichen Abschnitt von bis zu 35.000 Kfz pro Tag im Jahr 2015 ausgegangen. Auf Nachfrage aus dem Plenum erklärt sie, dass das untergeordnete Straßennetz in die Verkehrsuntersuchung mit eingebunden wird und die Belange des Städtebaus sowie der Land- und Forstwirtschaft berücksichtigt würden.

TOP 3: Vorgehensweise und Ergebnisse der UVS Stufe I sowie Abgrenzung des Untersuchungsraumes der UVS Stufe II

Herr **Müller-Pfannenstiel** (Gutachter) erläutert die methodische Vorgehensweise zur ersten groben Abgrenzung des Untersuchungsraumes im Rahmen der UVS Stufe I anhand der in den Unterlagen auf Seite 12 dargestellten Abbildung 3-1. Ein erstes Ziel der groben Raumanalyse war die Ermittlung von Gebieten mit besonderen Raumwiderständen und von relativ konfliktarmen Korridoren aus umweltfachlicher Sicht. Ein weiteres Ziel war die Ableitung von relevanten Planungskorridoren durch Verschneidung der umweltfachlichen Aspekte mit den verkehrlichen und raumordnerischen Gesichtspunkten.

Herr **Müller-Pfannenstiel** verdeutlicht die einzelnen Arbeitsschritte zur Ermittlung des Raumwiderstandes aus umweltfachlicher Sicht. Ergebnisse des ersten Arbeitsschrittes waren die schutzgutbezogene Zusammenstellung raumrelevanter Erfassungskriterien und deren Einstufung in Raumwiderstandsklassen in Abstimmung mit den Landkreisen und der Bezirksregierung (s.a. Anlage 1 der Antragsunterlagen). Um konfliktärmere Bereiche abgrenzen zu können, wurden in einem zweiten Arbeitsschritt Schutzkriterien mit relativ geringer Entscheidungserheblichkeit selektiert und Flächen mit sich überlagernden hohen Raumwiderständen zusammengefasst (siehe hierzu auch die Abbildung auf Seite 14 der Unterlagen). In einem dritten Arbeitsschritt wurden die konfliktärmeren Bereiche, soweit sinnvoll und möglich, zu Planungskorridoren verbunden. Die weitere Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die UVS der Stufe II ist unter dem Aspekt der trassierungstechnischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit, den raumordnerischen Zielsetzungen und der verkehrlichen Eignung eines Planungskorridors erfolgt. [Anm.: Die während des Vortrages verwendeten Folien werden auf Wunsch des **BUND** dem Protokoll beigelegt - **Anlagen A bis G** -]

Zur Entwicklung möglicher Trassenkorridore führt Herr **Lange** (Straßenbauamt) weiter aus, dass zwingende Überlegungen dazu geführt haben, relativ konfliktarme Bereiche durch nicht konfliktarme Bereiche hindurch zu verbinden. Ferner können die Umfahrungen von Ortschaften oder größere Siedlungsabstände noch zu Änderungen an den Planungskorridoren führen. Herr **Lange** beschreibt kurz die Trassenkorridore, die sich aus der UVS I ergeben. Dies sind die westliche Umfahrung Lüneburgs mit Anschluss an die A 250 in Höhe der B 404 sowie die Ostumfahrung Lüneburgs im Zuge der B 4 und die westliche und östliche Umfahrung Uelzens. Südlich von Uelzen ergibt sich ein Bündel von möglichen Trassenkorridoren. Eine Bündelung mit erheblichen Vorbelastungen hat zur Korridorbildung

im Bereich des VW-Versuchsgeländes bei Ehra-Lessin geführt. Im Verlauf der B 4 zwischen Steinhorst und Gifhorn, in Verbindung mit der B 188, ist ein neuer Korridor außerhalb des Untersuchungsraumes als mögliche Neutrassierung der BAB A 39 hinzugekommen.

Ähnliche Überlegungen im Verlauf der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen haben zu dem Ergebnis geführt, dass die hier notwendigen Ortsumgehungen sich sämtlich außerhalb konfliktärmerer Korridore befinden und die Einbeziehung der Ortsumgehungen Lüneburgs und Uelzen erhebliche Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohnbebauungen bewirken würden. Der Ausbau der B 4 stellt durch den erheblichen Eingriff keine verfolgenswerte Alternative dar.

Vom **BUND** (Landesverband Niedersachsen, Frau Backhaus) wird das Fehlen der Bedarfsanalyse kritisiert und zur Vollständigkeit der Unterlagen eingefordert. Der **BUND** fordert ferner, die I-Variante als Gesamtkonzept zu betrachten und somit auch die Gesamtauswirkungen der I-Lösung zu untersuchen. Der **BUND** vermisst außerdem die Betrachtung und Berücksichtigung von Kompensationsflächen innerhalb der Korridore und verweist auf die Flächen für Kompensationsmaßnahmen im Zuge der BAB A 250, dargestellt im rechtskräftigen Bebauungsplan der Samtgemeinde Gellersen. Nach Ansicht des **BUND** handelt es sich bei der VUNO um keine aktuelle Bedarfsanalyse. Zum Aspekt der Bedarfsanalyse hebt Herr **Neumann** hervor, dass zur I-Lösung eine Abstimmung der Bundesländer stattgefunden hat und dass eine Verkehrsuntersuchung läuft, deren Ergebnisse bis zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens vorliegen würden. Zum augenblicklichen Zeitpunkt könnten noch keine Einzelheiten in den Unterlagen dargestellt werden. Auch der Aspekt der Kompensationsflächen wird im Raumordnungsverfahren mit betrachtet.

Die **Bezirksregierung Braunschweig** (Herr Bredtschneider) bittet um Aufnahme der historischen Waldstandorte in den Suchraum. Informationen liegen beim Forstplanungsamt Wolfenbüttel vor. Herr **Müller-Pfannenstiel** betont, dass diese Waldstandorte bereits mit aufgenommen wurden

Der **Niedersächsische Heimatbund** weist darauf hin, dass in der Auflistung der Konfliktschwerpunkte auf Seite 22 der Unterlagen die Ziffern acht und neun vertauscht wurden, und möchte Auskunft über die Bedeutung der Aussage auf Seite 5 der Unterlagen, nach der für die beiden Autobahnen im Bedarfsplanentwurf zusätzlich ein „besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag“ vermerkt ist. Herr **Lange** erklärt, dass bereits im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ein sehr hohes naturschutzfachliches Risiko vermutet wurde. In der UVS Stufe II wird dieses Risiko untersucht werden.

Die **Gemeinde Emmendorf** vermisst Aussagen zu möglichen klimatologischen Veränderungen. Im Gemeindegebiet sind Bereiche vorhanden, in der mittelgebirgsraumtypische Flora vorkommt. Die A 39 würde einen Riegel vor dem Abflussbereich der Kaltluft setzen. Diese typische lokalklimatische Situation müsse erhalten bleiben. Hierzu erläutert Herr **Müller-Pfannenstiel**, dass auf der Ebene der UVS Stufe I noch keine Bewertung stattgefunden hat. Erst mit der UVS Stufe II werden Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete einschließlich der Abflussbahnen erfasst und bewertet.

Die **Gemeinde Adendorf** möchte wissen, wie mit neuen Baugebieten umgegangen wird, und kritisiert, dass die Bearbeitungsfrist für die Abstimmung in den politischen Gremien zu kurz sei. Hierauf erwidert Herr **Neumann**, dass die Stellungnahme zu Planungen ein „Geschäft der laufenden Verwaltung“ ist, die ihre kommunalen Belange kennen müsste. Hierzu müssen die Gremien nicht gefragt werden. Zudem sei der Sachverstand bei den Landkreisen mit den unteren Naturschutzbehörden bzw. unteren Wasserbehörden vorhanden. Bezüglich der Bauleitplanung bittet Herr **Neumann** die Kommunen darum, ihre Planungen vorzulegen, wozu auch Entwicklungsvorstellungen gehören. Er macht aber deutlich, dass auch bestehende Bebauungspläne (nicht vorhandene Bebauung!) durch die Planung beansprucht werden können.

Der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** weist darauf hin, dass mit der vorgelegten Planung, z.B. mit der Anbindung von Wittingen, die Ziele des BVWP verlassen werden, und fordert zudem eine Kosten-Nutzen-Analyse.

Der **BUND** (Kreisverband Uelzen) regt an, die Methodik und die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vor Verabschiedung des BVWP im Bundestag zu veröffentlichen. Als Ergänzung zu dem Beitrag des **BUND**-Landesverbandes hält es der Kreisverband Uelzen für besser, dem Vorschlag der VUNO, die Ertüchtigung der Bundesstraßen, zu folgen. Herr **Fischer** führt dazu aus, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen der Variantenuntersuchung erfolgt und für die A 14 bereits eine Verkehrsuntersuchung abgeschlossen ist. Er hält es für vorteilhaft, dass die Verkehrsuntersuchungen für die A 39 und für die A 14 durch das selbe Büro durchgeführt werden. Die Auswertungen für die A 14 fließen in die der A 39 mit ein. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen werden zusammengeführt und sind nicht aus der VUNO abgeleitet.

Die **Landwirtschaftskammer Hannover** (Bezirksstelle Uelzen, Herr von Haaren) weist auf falsch zitierte Paragraphen in den Vorbemerkungen hin. Mit Blick auf den besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag (s. Seite 5) fordert die **Landwirtschaftskammer** eine gleichgewichtige Behandlung aller Belange. Es wird die Untersuchung aller Auswirkungen vermisst. Dass die Abstimmung der raumrelevanten Erfassungs- und Bewertungskriterien nur mit den Bezirksregierungen und den Landkreisen erfolgte (S. 13), wird kritisiert. Schon zu diesem Zeitpunkt sollten alle Fachbehörden mit ihren Belangen gehört werden. Das Festlegen von Korridoren sollte erst im eigentlichen Verfahren geschehen. Angesichts der gravierenden Auswirkungen auf landwirtschaftliche Belange werden land- und forstwirtschaftliche Gutachten gefordert. Frau **Padberg** bestätigt, dass diesbezügliche Untersuchungen in Auftrag gegeben werden sollen. Das **Landvolk** (Herr Niebuhr) fordert wegen der großen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen (incl. Kompensation) eine landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse. Herr **Neumann** gibt zu bedenken, dass es sich in diesem Stadium um einen Suchraum von 100 x 30 km handelt, in dem aus Effizienzgründen Vorüberlegungen zwingend notwendig sind. Genauere Erhebungen finden erst noch statt, ebenso die Beteiligung der Fachbehörden. Herr **Neumann** erklärt, dass in diesem Planungsstadium und angesichts dieser räumlichen Dimensionen eine Betroffenheitsanalyse bzw. eine betriebswirtschaftliche Analyse nicht machbar und für die Planung derzeit irrelevant sei.

Die **Gemeinde Südergellersen** vermisst die Anbindung an die Ostumgehung als Weiterführung der A 250 und fordert zudem eine östliche bzw. westliche Ausdehnung des Suchraumes. Herr **Fischer** betont, die südliche Anbindung der A 39 an die OU Lüneburg (B 4/B 209) geprüft, aber wegen der großen Schwierigkeiten verworfen zu haben. So ist z.B. der vorhandene Raum für einen notwendigen Autobahnquerschnitt der OU Lüneburg zu gering bzw. im nördlichen Bereich nur mit erheblichen Eingriffen in die angrenzende Wohnbebauung erweiterbar. Herr **Fischer** kündigt an, die baulichen Unzulänglichkeiten in den Unterlagen aufzuzeigen.

Der **Naturschutzverband Niedersachsen** (NVN) vermisst die Einbeziehung durchgeführter Flurbereinigungsverfahren in der Landwirtschaft. Der **NVN** hält den gedanklichen Ansatz, die Querung von Flusstalauen sei durch Brücken problemloser, für falsch. Flusstalauen hätten eine nationale Bedeutung (teilweise FFH-Gebiete). Am Beispiel der Trinkwasserzonen III wird kritisiert, dass die Karte nicht transparent und das Gutachten sachlich nicht nachvollziehbar seien. Herr **Müller-Pfannenstiel** verweist auf die bereits genannten drei Schritte zur Ermittlung des Raumwiderstandes. Bezüglich der Trinkwasserzone III seien kontroverse Diskussionen mit den Landkreisen gelaufen. Er hebt aber hervor, dass Richtlinien für Maßnahmen in Wasserschutzgebieten seitens der Planer zu beachten seien. Das Flusssystem der Ilmenau (FFH-Gebiet) muss bei fast jeder Trassierung mindestens einmal gequert werden. Mit den Konfliktschwerpunkten müssen sich die Gutachter auseinandersetzen.

Der **Landkreis Gifhorn** wünscht im Zuge der A 39 eine Anbindung Wolfsburg - Wittingen. Ferner ist der Korridor außerhalb des Untersuchungsraums (B 4) kein Thema der Vorbesprechungen gewesen. Der Landkreis Gifhorn fordert deshalb, die Null-Variante aus der Untersuchung herauszunehmen. Auch sei nicht nachvollziehbar, weshalb die Querspange in der Nähe der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt ende und nicht bis zum Rand des Untersuchungsraumes fortgeführt werde. Er wünscht die Harmonisierung der Verfahren (gleichzeitige Realisierung und gleichzeitige Verkehrsuntersuchung). Der Landkreis fordert bezüglich der Querspange eine Untersuchung der Verbindung Salzwedel – Wittingen – Celle. Auch der **Altmarkkreis Salzwedel** wünscht die Erweiterung der Querspangenverbindung nach Süden hin über Wittingen in Richtung Celle. Aus diesem Grund soll auch der Raum um die Gemeinde Diesdorf in den Untersuchungsraum der UVS Stufe II einbezogen werden. Eine Verbindung über die B 71 werde für nicht sinnvoll gehalten. Zu der Abweichung betonen Herr **Neumann** und Herr **Fischer**, dass der Auftrag aus dem BVWP abgeleitet sei. Die anderen Forderungen sind nicht Bestandteil des Planungsauftrages. Der Bereich südlich des Querspangenkorridders ist im Bereich Hankensbüttel konfliktärmer. Es wird zu prüfen sein, inwiefern durch eine Verschiebung der Querspange in südliche Richtung auch die verkehrlichen Zielvorstellungen noch erfüllt werden können. Zudem beinhaltet der Planungsauftrag eine möglichst in West-Ost-Richtung verlaufende Querspange. Die Untersuchung der B 4 und B 188 außerhalb des Untersuchungsraumes ist erforderlich und deshalb mit aufgenommen worden. Herr **Fischer** betont, dass die B 4 und B 188 nur mit einem Autobahnquerschnitt in die Überlegungen mit einfließen können. Die **Bezirksregierung Braunschweig** kommentiert, dass die B 4 im Bereich Gifhorns als Maßnahme im BVWP enthalten ist.

Mit Blick auf den Planungsauftrag macht die **Samtgemeinde Amelinghausen** unter den Gesichtspunkten der Flächenversiegelung und der Kosten den Vorschlag, als 4. Korridor den direkten Weg von Lüneburg nach Wolfsburg mit aufzunehmen.

Der **Landkreis Lüneburg** bittet, die Bündelung der A 39 mit der B 4 im Bereich der Ostumgehung Lüneburgs zu prüfen. Unter dem Blickwinkel der Mitnutzung der B 4 sollte auch ein Korridor entlang des Elbe-Seiten-Kanals mit aufgenommen werden. Hinsichtlich der möglichen Verbesserung der strukturschwachen Gebiete im Bereich der Samtgemeinden Ostheide und Dahlenburg sollte auch ein Korridor östlich des Untersuchungsraumes betrachtet werden. Dem stimmt die **Samtgemeinde Dahlenburg** zu. Die **Stadt Lüneburg** fordert die Untersuchung einer nördlichen Anbindung an die B 404. Der **BUND** (Kreisverband Uelzen) fordert, die B 4 vollständig mit Ortsumgehungen als neuen Korridor aufzunehmen, weil sie als Vorbelastung ohnehin schon vorhanden ist und eine neue Zerschneidung des Raumes vermieden würde. Während die **Gemeinde Gellersen** die Einbeziehung einer Ortsumgehung fordert, hält die **Gemeinde Melbeck** den Ausbau der B 4 für unsinnig. Herr **Fischer** weist darauf hin, dass im Zuge der B 4 vordringlich untersucht werden muss, ob die Verkehrsbelastung durch die B 4 aufgefangen werden kann. In diesem Zusammenhang weist die **Bezirksregierung Braunschweig** auf die vor kurzem durchgeführte Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren im Zuge der B 4 hin.

Die **Handwerkskammer Lüneburg-Stade** fragt nach, ob die Anbindung des Celler Raumes Bestandteil der Verkehrsuntersuchung ist. Herr **Fischer** bestätigt dies und weist darauf hin, dass auch die Prüfung der Anbindung über die B 191 Bestandteil des Auftrages ist.

Für den **BUND** (Landesverband) ist die konkrete Korridorführung der UVS Stufe II nicht nachvollziehbar. So fehlt z.B. die Begründung für die Ausweisung bzw. das Wegfallen eines Korridors. Der **BUND** vermutet, dass bestimmte Kriterien bzw. Schutzziele weggewogen wurden, um Korridore zu finden. Zahlreiche Ortslagen innerhalb der Korridore sind nicht dargestellt worden.

Auf die Frage des **BUND**, weshalb die B 71 im Raum Bergen nicht mehr vorgesehen ist, antwortet Herr **Fischer**, dass dieser Korridor wegen der hohen Konfliktdichte nicht mehr verfolgt wurde.

Der **Landkreis Gifhorn** weist darauf hin, dass im Bereich der Versuchsstrecke bei Ehra-Lessin die Ziele des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (Vorranggebiet für Erholung) nicht beachtet wurden und bittet um die Beteiligung der Forstverwaltungen.

Der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** macht darauf aufmerksam, dass die Ortsumgebung Bergen (Dumme) in Verbindung mit dem BVWP gestrichen wurde. Eine weiter südlich geforderte Anbindung steht aus seiner Sicht im Widerspruch zum BVWP. Herr **Fischer** informiert, dass es sich beim dem BVWP lediglich um eine Netzkonzeption handelt, in der keine konkreten räumlichen Aussagen getroffen würden. Mit Blick auf den nachfolgenden Tagesordnungspunkt, in dem es nur um Vorschläge zu den Untersuchungsinhalten der UVS geht, bietet er einen gesonderten Termin für die Landkreise an, in denen die Vorgehensweise zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes und der Korridore nochmals erläutert werden soll.

TOP 4: Vorschläge z u den Untersuchungsinhalten der UVS

4.1: Schutzgutbezogene Untersuchungsinhalte

Schutzgut Mensch – Wohnen

Herr **Borkenhagen** erläutert anhand der Tabelle 5-1 (Seite 26 der Unterlagen) die Auswirkungskategorien auf Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräume. Hierzu zählen der Verlust, die Beeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffeinträge sowie die visuelle Beeinträchtigung. Auch die Konflikte mit der unverbindlichen Bauleitplanung und die Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen werden untersucht, wobei bei den siedlungsnahen Freiräumen keine Funktionszuweisung erfolgt. Zur Frage nach den Kriterien bei den Ortslagen (**BUND**) erläutert Herr **Borkenhagen**, dass sich kleinere Siedlungsbereiche durchaus innerhalb der Korridore befinden könnten. Sie würden selbstverständlich in die Bewertung mit eingestellt. Der **BUND** weist auf die mögliche Lage der Autobahn hin und fordert, bei dem Lärmaspekt Höhen- und Tallagen zu betrachten. Zu dem Aspekt Lärm antwortet Herr **Köhler** (Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau), dass alle Werte einschließlich des LKW-Anteils konkret ermittelt werden, und weist darauf hin, dass der in der Regel angenommene Abstand von 500 m zur Wohnbebauung eine pessimistische Betrachtungsweise ist, d.h., dass auch bei hohem LKW-Anteil die höchstzulässigen Werte der 16. BImSchV unterschritten würden.

Die **Gemeinde Adendorf** bittet um mögliche Nachmeldung, was Herr **Neuman** bejaht.

Dem Einwand der **Landwirtschaftskammer**, beim Schutzgut Mensch nicht nur die Aspekte Wohnen und Erholung zu sehen, sondern auch den Verlust der Landwirtschaftsflächen als Grundlage für Nahrungsmittel und nachwachsender Rohstoffe, sowie für den Naturschutz zu betrachten, gibt Herr **Köhler** nicht statt, da die Landwirtschaft kein UVP-Belang ist. Hier gibt es eine klare Trennung. Die Belange der Landwirtschaft werden in einem gesonderten Fachbeitrag abgearbeitet.

Die **Gemeinde Betzendorf** möchte ihre Entwicklungsperspektiven mit betrachtet wissen und fragt nach der Berücksichtigung sozialer Kriterien (Infrastruktureinrichtungen). Soweit Entwicklungsplanungen vorgelegt werden, können diese berücksichtigt werden, betont Herr **Neumann** und fügt hinzu, dass soziale Kriterien wie Naherholungsgebiete zumeist ohnehin naturschutzfachlich überlagert würden.

Auf die Frage des **Landkreises Lüneburg**, ob die Be- und Entlastung der Straßen mit berücksichtigt wird, antwortet Herr **Müller-Pfannenstiel**, dass dies beabsichtigt ist, aber nicht für alle Straßen.

Schutzgut Mensch – Erholen

Herr **Borkenhagen** erklärt, dass die vorhandenen Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise hinsichtlich der Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung bereits ausgewertet wurden und u.a. die Waldfunktionskartierung sowie die Landschaftsschutzgebiete in die Untersuchungen mit einfließen werden. Anhand der Tabelle 5-2 (Seite 27 der Unterlagen) macht er deutlich, dass die Auswirkungen der Zerschneidung von Erholungsflächen und die Beeinträchtigung durch Verlärmung, Schadstoffeinträge und visuelle Überprägung berücksichtigt werden. Bei den Landschaftsschutzgebieten (LSG) wird allerdings die Qualität der Schutzgebietsausweisung (Schutzziel und Schutzzweck) betrachtet. Hierzu bemerkt der **Landkreis Lüchow-Dannenberg**, dass die LSG in seinem Kreisgebiet problematisch sind. Aufgrund des sehr großen Zuschnitts seiner LSG befinden sich innerhalb dieser auch Bereiche ohne wertvolle Ausprägung. Aus diesem Grund sollten aus seiner Sicht die LSG in der UVS nicht generell hoch bewertet werden.

Das **Forstamt Knesebeck** bittet, die forstlichen Rahmenpläne mit einzubeziehen. Auf die Frage, wie die Vorrang- bzw. die Vorsorgegebiete für Erholung aus den RROP in die Bewertung einbezogen werden (**Gemeinde Gellersen**), erwidert Herr **Borkenhagen**, dass in den Fällen, in denen andere Argumente überwiegen (LSG, NSG), die o.g. Gebiete aus dem RROP nachrangig behandelt würden.

Der **BUND** sieht Probleme bei den Bereichen, die auf Grund einer Vorbelastung mit einem geringeren Raumwiderstandspotenzial eingestuft wurden. Es müsste geprüft werden, ob die Zusatzbelastung zu verkräften ist. Herr **Müller-Pfannenstiel** erklärt, dass die Vorbelastungen bei der Raumwiderstandsbetrachtung berücksichtigt wurden und diese abgeschlossen ist. Ein Ergebnis dieser Betrachtung sei z.B. die Bündelung mit der VW-Versuchsstrecke bei Ehra-Lessin.

Die Frage nach der Berücksichtigung randlicher Verlärmung von Vorranggebieten (**Landkreis Lüneburg**) wird von Herrn **Müller-Pfannenstiel** bejaht. Er verweist auf die gesetzlichen Vorschriften, die im Verfahren zur A 20 umfangreich erläutert werden. Eine pdf-Datei mit dem „Methodenkonzept A 20“ kann beim Straßenbauamt Lüneburg (poststelle@sba-lg.niedersachsen.de) angefordert werden.

Schutzgut Pflanzen

Anhand der Tabelle 5-3 (Seite 28 der Unterlagen) macht Herr **Borkenhagen** deutlich, inwieweit die Auswirkungen auf Biotoptypen, besonders geschützten Biotopen und den Schutzgebieten gem. NNatG geprüft werden. Die Untersuchungen werden bis zum Maßstab 1:5 000 durchgeführt. Die vom **Landkreis Lüchow-Dannenberg** geforderte differenzierte Betrachtung der LSG wird vom **BUND** kritisch gesehen, weil die LSG nach dem Naturschutzgesetz prinzipiell unter naturschutzfachlichen Aspekten gesehen werden, der Aspekt Erholung wird vom **BUND** in diesem Zusammenhang nur nebensächlich gewertet. Aus diesem Grund ist auch die Wertigkeit eines LSG im RROP kritisch zu sehen.

Der Einwand aus landwirtschaftlicher Sicht, den Vertragsnaturschutz nicht zu vergessen und die geförderten Agrarumweltmaßnahmen (Ackerwildkräuter und Ackerrandschutz etc.) ebenfalls zu betrachten, wird seitens der Gutachter in diesem Zusammenhang als nicht relevant angesehen. Diese Aspekte werden im Planfeststellungsverfahren abgearbeitet.

Schutzgut Tiere

Im Hinblick auf die Tabelle 5-4 (Seite 29) möchte der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** wissen, welche Informationen von den Gutachtern selbst erhoben werden. Der **BUND** fordert in

diesem Zusammenhang einheitliche Kriterien zwischen den Landkreisen. Herr **Müller-Pfannenstiel** weist auf die erfolgte Abstimmung mit den Landkreisen hin.

Die Schlussfolgerung, die Möglichkeit mit einem geeigneten Brückenbauwerk Fließgewässer zu queren, führe zu einem geringeren Raumwiderstand, wird vom **BUND** nicht mitgetragen. Auenbereiche werden nachhaltig gestört.

Der **Landkreis Uelzen** fordert, auch potenzielle Naturschutzgebiete hoch zu bewerten. Ein fehlender Rechtsakt kann bei einem hochwertigen Gebiet nicht entscheidungsrelevant sein. Der **BUND** fordert, im Bereich des Konfliktschwerpunkts Nr. 20 die FFH-Schattenliste mit zu berücksichtigen. Der vorhandene Strukturreichtum ist ein wichtiger Aspekt. Zudem sind Vernetzungen wichtig.

Die **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald** fragt nach, ob die CO²-Speicherung des Waldes ein Thema der Untersuchungen war. Ferner müssten alte Waldstandorte, Naturwälder und formal geschützte Waldgebiete sowie die Artenvielfalt der unterschiedlichen Waldarten untersucht werden. Die Beratungsforstämter sollten hinzugezogen werden. Herr **Borkenhagen** erklärt, dass in der UVS der Stufe II die Bedeutung der Waldflächen differenziert gewichtet wird, dies aber kein Thema der groben Raumanalyse bei rund 2.800 km² war.

Die **Gemeinde Radbruch** befürchtet, dass nicht der aktuelle Stand der Biotoptypenkartierung zur Bemessung des Raumwiderstandes herangezogen wurde. Bereits bei der vorhandenen Autobahn wurde erst im Nachhinein das Vorhandensein von Kranichen, Störchen und Seeadlern festgestellt. Hierzu erwidert Herr **Müller-Pfannenstiel**, dass bei einem Suchraum von 2.800 km² schon aus Sicht der planerischen Vernunft nur relevante Ziele zu betrachten seien. Auch wenn aktuelle Daten in die Erfassung mit eingebracht worden sind, bittet Herr **Müller-Pfannenstiel** in diesem Zusammenhang um weitere Hinweise. Herr **Neumann** verweist auf die noch stattfindenden Termine mit den Landkreisen, zu denen die Forstämter eingeladen werden sollen.

Die **Aktion Fischotterschutz e.V.** befürchtet durch das bereits vorhandene Straßennetz in Verbindung mit der Autobahnplanung eine nicht hinnehmbare erneute Zerschneidung und Isolierung von Populationen. Die Autobahntrasse muss durchlässig gemacht werden. Von einem Otter werden Flüsse eher angenommen als Gräben. Ähnliche Probleme hat das Rotwild. Auch hier muss untersucht werden, wo sich das Wild aufhält und wo es seine Wechsel hat.

Der **Landessportfischerverband** fordert Untersuchungen der Fischfauna. Der **NABU** berichtet über Populationen von Muffelwild im Raum Amelinghausen und bittet um die Untersuchung der Flussperlmuschel-Vorkommen. Im Bereich des Konfliktschwerpunktes Nr. 21 „Ostheide“ wird auf das Vorkommen des Ortolan hingewiesen.

Schutzgut Boden

Herr **Borkenhagen** erläutert die in Tabelle 5-5 auf Seite 30 beschriebenen Auswirkungskategorien. Neben dem Verlust von Bodenfunktionen zählen hierzu die Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen und die Beeinträchtigungen des Bodenwasserhaushaltes. Für die UVS der Stufe II werden die Bodenformen und –typen sowie die Bodenfunktionen und –belastungen untersucht.

Die von der **Gemeinde Betzendorf** geforderte Berücksichtigung von Flurneunordnungsverfahren mit großflächigen Zuschnitten wird nach Aussage von Herrn **Borkenhagen** nicht stattfinden, da dies kein Kriterium für das Schutzgut Boden darstellt. Er verweist aber auf die Vorgaben aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz. Die von der Landwirtschaft geforderte Prüfung der Bodenbonität ist kein primärer Belang nach dem UVPG und wird daher nicht durchgeführt. Die gleichfalls geforderte Aufnahme gemäß der Reichsbodenschätzung

könnte in den landwirtschaftlichen Fachbeitrag einfließen. Der **Naturschutzverband Niedersachsen** fordert die Erfassung der sekundären Beeinträchtigung durch Dämme, Halden usw.. Herr **Borkenhagen** weist darauf hin, dass ab einer gewissen Größenordnung eine überschlägige Massenbilanz durchgeführt wird. Die Frage wird allerdings sein, ob diese Bilanzierung alternativenrelevant ist.

Der Ortsverband Uelzen des **BUND** weist darauf hin, dass auch ein randlicher Eingriff Auswirkungen in das gesamte angrenzende Gebiet haben kann. Deshalb wird die Erfassung der Auswirkungen innerhalb des Biotops gefordert. In diesem Zusammenhang wird vom **Naturschutzverband Niedersachsen** angeregt, Informationen aus Diplomarbeiten der FH Nordost-Niedersachsen Suderburg hinzu zu ziehen.

Schutzgut Wasser – Grundwasser

Zu den von Herrn **Borkenhagen** vorgetragenen Erfassungs- und Bewertungskriterien (Tabelle 5-6, Seite 31) regt der **BUND** (Kreisverband Uelzen) an, auch mögliche Auswirkungen an angrenzende empfindliche Bereiche (Feuchtwälder, Quellwälder etc.) zu betrachten. So besteht z. B. die Gefahr der Austrocknung bzw. Versauerung der empfindlichen Bodenbereiche. Der **Naturschutzverband Niedersachsen** weist auf die möglichen Ansprüche aus der Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie hin. Er bittet, nicht nur den Flurabstand, sondern auch die Fließrichtung des Grundwassers z.B. bei der Sandentnahme zu berücksichtigen. Herr **Borkenhagen** sichert die Berücksichtigung der vorgebrachten Hinweise zu.

Schutzgut Wasser – Oberflächengewässer

Zu den Ausführungen von Herrn **Borkenhagen** wurden keine relevanten Anregungen gemacht.

Schutzgut Klima / Luft

Herr **Borkenhagen** gibt eine Übersicht über die Erfassungs- und Bewertungskriterien sowie den Auswirkungskategorien zum Schutzgut anhand der Tabelle 5-8 (Seite 33). Die **Stadt Lüneburg** vermisst Untersuchungen über die Staubentwicklung. Herr **Borkenhagen** verneint eigene Untersuchungen mit dem Hinweis auf das landesweite Messnetz.

Der **Naturschutzverband Niedersachsen** wünscht klimaökologische Auswertungen zu Brückenbauwerken und lobt die im Zuge der Ortsumgehung Uelzen gemachten Untersuchungen. Herr **Köhler** betont, dass beginnend mit der konkreten Bauwerksgestaltung solche Untersuchungen anfallen. Erst im Rahmen der Planfeststellung steht die genaue Dimensionierung des jeweiligen Bauwerks fest.

Der **Naturschutzverband Niedersachsen** warnt zudem bei Dämmen im anmoorigen Bereich vor erhöhter Frostgefahr (Unfälle).

Schutzgut Landschaft

Herr **Borkenhagen** erklärt, dass zu den Erfassungskriterien auf Seite 34 (Tabelle 5-9) auch die Reliefenergie mit erfasst wird. Während der **BUND** landkreisweise eine einheitliche Untersuchungstiefe und die Betrachtung der Grenzlinienbereiche fordert, vermisst der **Naturschutzverband Niedersachsen** die Bündelung der Trasse z. B. östlich des Kanals von Lüneburg bis Bienenbüttel. Herr **Köhler** hebt hervor, dass für den Planungsauftrag der Straßenbauverwaltung nicht nur Naturschutzaspekte, sondern auch verkehrliche Zielsetzungen betrachtet werden müssen. Hierzu gehört auch, dass die Untersuchungstiefe und mögliche Ergebnisse eine gewisse Relevanz für eine Alternative haben müsse.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Zu den Ausführungen von Herrn **Borkenhagen** vermerkt Herr **Assendorp** (Bezirksregierung), dass unter der Auflistung der Erfassungskriterien zur UVS Stufe I die herausragenden Kulturdenkmale fehlen. Er bittet, das Erfassungskriterium „historische Waldflächen“ in „Waldflächen mit einer Vielzahl von Denkmälern“ zu ändern, weil es hier nicht um den Wald, sondern um die in ihm befindlichen Kulturgüter ginge. Zu den Bewertungskriterien gehören aus seiner Sicht beispielsweise noch Großsteingräber, z.B. die Königsgräber von Haaßel und die Lüneburger Landwehr. Herr **Borkenhagen** versichert, dass diese Aspekte mit einfließen werden. Häufig seien in mehrere Generationen alten Waldstandorten auch Bodendenkmale mit erfasst worden. Zudem könnten einige Standorte noch umgangen werden.

Der **Niedersächsische Heimatbund** bietet hinsichtlich der Erfassung von Elementen der Kulturlandschaft seine Hilfe an.

Schutzgut Wechselwirkungen

Zu diesem Thema trägt Herr **Borkenhagen** mit Hilfe einer Folie (**Anlage D**) die schutzgutbezogene und die schutzgutübergreifende Berücksichtigung von Wechselwirkungen vor. Zu diesem Thema wurden keine relevanten Hinweise und Anregungen vorgetragen.

Schutzgutübergreifend wollte der **Landkreis Lüneburg** wissen, wie eine Gesamtrangfolge der Varianten ermittelt wird und schlägt eine „Bewertungskonferenz“ vor. Der **Naturschutzverband Niedersachsen** fordert eine stufenmäßige Abwägung. Herr **Köhler** erklärt, dass die Umweltbelange zuerst einzeln betrachtet und nicht vermischt werden, und macht den Vorschlag, das umfangreiche Material per Mail zur Verfügung zu stellen. Seitens des **Nieders. Heimatbundes** wird die Anfertigung eines Glossars erbeten, in denen die verwendeten Fachbegriffe erklärt werden.

4.2: Natura 2000 – Verträglichkeitsuntersuchungen

Herr **Müller-Pfannenstiel** erklärt die Verfahrensweise der Verträglichkeitsuntersuchungen mit Hilfe einer Folie (**Anlage E**). Nach der Erfassung der Lebensraumtypen und Arten nach der FFH-Richtlinie und der Erfassung der Vogelarten gemäß der Vogelschutzrichtlinie soll die Übernahme, ggf. die Abstimmung der Erhaltungsziele stattfinden. Es erfolgt eine überschlägige Prognose erheblicher Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen für die betroffenen FFH- und Vogelschutzgebiete. Sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen, wird eine detaillierte Prognose unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt. Bei erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen für die betroffenen FFH- und Vogelschutzgebiete wird eine Alternativenprüfung vorgenommen. (**Anlage F**). Herr **Müller-Pfannenstiel** weist darauf hin, dass kumulative Projekte mit einbezogen, die Schattenlisten und die IBA-Listen aber nicht in gleicher Form wie die gemeldeten Gebiete behandelt werden.

4.3: Hinweise zu möglichen Gebieten für Kompensationsmaßnahmen

Herr **Müller-Pfannenstiel** kündigt an, dass die Gutachter auf die Landkreise zugehen werden, um mit ihnen abzustimmen, wo bzw. in welchen Bereichen potenzielle Kompensationsflächen vorhanden sind oder angeboten werden können.

5. Hinweise auf zu erwartende raumbedeutsame Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Herr **Dr. Baader** erläutert die Vorgehensweise der Raumverträglichkeitsuntersuchung (Erfassung und Bewertung der Raumbedeutsamkeit) mit Hilfe einer Folie (**Anlage G**). Grundlagen sind vor allem das Landes-Raumordnungsprogramm, die Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise, die Bauleitpläne und Fachpläne. Zu den sog. überfachlichen Belangen der Raumordnung gehören u.a. Aussagen in den Programmen zum Ordnungsraum, den Ländlichen Raum, den zentralörtlichen Funktionen, der Infrastruktur etc.. Zu den fachlichen Belangen gehören vor allem folgende Aspekte: Gewerbliche Wirtschaft, Fremdenverkehr, Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und Jagd, Rohstoffgewinnung und Energieversorgung, Verkehr sowie Wasser- und Abfallwirtschaft.

Der **BUND** bittet, die Entscheidungsfindung nachvollziehbar darzustellen.

Herr **Ottmar** bedankt sich bei allen Beteiligten für das große Interesse und schließt die Veranstaltung.

Verhandlungsleiter

Für die Niederschrift

Neumann

Rczeppa